

Informatieblad
uitgegeven door
het Vlaams Instituut
voor de Zee

**Een forum voor
geïntegreerd
kustzonebeheer**

*Nummer 20
november 2007*

DE GROTE REDE

**NIEUWS
OVER ONZE KUST EN ZEE**

■ Enkele markante gebouwen aan onze kust



■ Omtrent de Oostende-Doverlijn



JA

KBIN/BMM

MD

■ Walvisachtigen in Belgische
wateren: vreemde luizen, of toch niet?



Het collectief geheugen neigt naar vergetelheid. Gemakshalve vergelijken we de huidige toestand van zeeën en oceanen liever niet met een al te ver verleden, met het risico een verkeerde referentiesituatie als natuurlijk te beschouwen. Gelukkig zijn er geschreven bronnen bewaard gebleven die ons de kans bieden terug te reizen naar vervlogen tijden en te ervaren hoe het er toen echt aan toe ging. Met zijn nieuwste boek ‘The Unnatural History of the Seas’ (*) neemt de Britse professor Roberts de lezer mee naar de oceanen en zeeën van weleer. Hij baseerde zijn relaas op alle mogelijke schriftelijke getuigenissen uit de afgelopen tien eeuwen die hij in de voorbije vijf jaar te pakken kon krijgen, en het resultaat is ronduit verbluffend. Roberts toont aan dat de leegroof van onze zeeën geen honderd jaar, maar minstens duizend jaar geleden is gestart. Voor min of meer natuurlijke oceanen moet je - zo blijkt - de volle tien eeuwen terug. Reeds in de vroege middeleeuwen leidde een sterke bevolkingstoename tot vervuiling en overbevissing van onze rivieren, waardoor de in zee levende en de rivieren optrekkende steur en zalm rake klappen kregen. Reeds in 1499 werden in Vlaanderen beschermende maatregelen uitgevaardigd tegen al te drieste vistechnieken - “die zeevieren ontwortelden en wegvaagden en dienden als schuilplaats voor vis” - om zo de visbestanden op zee te sparen. En in 1863 en opnieuw in 1900, zag Engeland de oprichting van een onderzoekscommissie die moest oordelen over de massale klachten van haken- en staandwantvissers als zouden boomkorvissers met hun sleepnetten het visbroed vernietigen... Als we vandaag de zuidelijke Noordzee vanwege de sterke stromingen in zijn status van veredelde

onderwaterzandbak als natuurlijk beschouwen, dan gaan we blind voorbij aan deze en andere historische bronnen. Historische bronnen die gewag maken van uitgestrekte, intussen verdwenen natuurlijke oesterbanken, zandbodems her en der begroeid met sponzen, poliepen en andere kolonievormende diertjes waartussen vissen konden schuilen en grote roofvissen aan de top van veel rijkere ecosystemen. Bij het lezen van ‘The Unnatural History of the Seas’ kun je samen met de auteur alleen maar besluiten dat onze Noordzee al heel lang geen wildernis meer is, maar reeds meer dan honderd jaar meer weg heeft van een bewerkte onderwaterakker.

Ook in deze Grote Rede is de geschiedenis onze gids. We lieten vier kenners aan het woord bij de keuze van hun meest markante gebouw van de kust. En je zult zien, zelfs hierin heeft de geschiedenis ons reeds achterhaald! Daarnaast brengt Jan Haelters verslag van historische strandingen van walvissen in onze contreien, en laat Robert Coulier de sfeer van bijna 150 jaar Oostende-Dover verbinding herleven. Verder kun je in dit nummer lezen waar de naam Broersbank van afstamt, wat een monsterrol is en hoe men het nulniveau van de zeekaarten definieert. Je vindt hier ook wat soort vis die “Pangasius” is die je sinds kort overal in viswinkels aantreft, of zeerakiet echt zo explosief is als zijn naam laat uitschijnen en hoeveel beschermd gebied onze kust telt. En voor wie nog niet verzadigd is, rest nog de fotoquizvraag en de korte berichtjes ‘in de branding’.

Rest ons nog jullie allen uit te nodigen de bijgevoegde enquête te willen invullen en opsturen, zodat we de kwaliteit van ‘De Grote Rede’ nog beter kunnen doen aansluiten bij jullie wensen!

(*) Roberts Callum 2007. The Unnatural History of the Seas. Island Press. ISBN 9781597261029: 435pp.

INHOUD

• Walvisachtigen in Belgische wateren: vreemde luizen, of toch niet?	2
• Enkele markante gebouwen aan onze kust	8
• Omtrent de Oostende-Doverlijn	12
• Cis de strandjutter – Bloemen op het strand?	22
• De vruchten van de zee - Pangasius	23
• Stel je zeevraag - Waar ligt het nulniveau op zee?	24
• De Kustbarometer – Beschermd gebieden aan onze kust	25
• Kustkiekjes	26
• Zeewoorden verklaard: ‘Broersbank’ & ‘monsterrol’	27
• In de branding	30

Walvisachtigen in Belgische wateren: vreemde luizen of toch niet?

Jan Haelters

Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN),
Departement Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM)

Walvissen en dolfijnen hebben de mens al altijd geboeid. Hoe kan dat ook anders? Tot de walvissen horen de grootste dieren die we kennen. En de ‘glimlach’ en gratie van dolfijnen, soms heel sociale dieren die we een hoge intelligentie toekennen, vertedert (bijna) iedereen. We verbazen ons nog steeds over de vergaande aanpassingen aan een leven in het water die deze in oorsprong landgebonden dieren ondergaan hebben. Dat het geen vissen zijn, weten we intussen. Dat wist Aristoteles al, lang voor de geboorte van Christus, maar daarna waren we het een tijdje vergeten. Het heeft geduurd tot het werk van de grote Carolus Linnaeus (1758) vóór balein- en tandwalvissen eindelijk en definitief bij de zoogdieren ingedeeld werden.

Historische gegevens over walvis?achtigen in België

België is geen belangrijk walvisland. Walvissen komen hier niet zo vaak voor, en *whale watching* excursies zouden niet veel succes kennen. Toch was één van de grootste walviskenners van de 19^{de} eeuw een Belg: de Leuvense professor Pieter-Jan Van Beneden (1809-1894). Hij publiceerde tussen 1857 en 1889 niet minder dan 50 wetenschappelijke artikelen over walvissen. Een gedeelte van zijn publicaties handelt over de vele fossiele walvissen die aangetroffen werden bij de aanleg van een militaire verdedigingsgordel rond Antwerpen. Dank zij Van Beneden beschikken we in België, in het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN), over één van de omvangrijkste collecties walvis skeletten in Europa.



■ Walvissen hebben de mens al altijd geboeid en geïnspireerd (KBIN/BMM)



■ Professor Pieter-Jan Van Beneden, in de 19^{de} eeuw een belangrijke walvisdeskundige (KBIN/BMM)

Systematisch onderzoek van in België gestrande walvisachtigen was er tot laat in de 20^{ste} eeuw niet. Historische gegevens zijn ons enkel bijgebleven dankzij persberichten en overgeleverde kronieken. Die besteedden vooral aandacht aan strandingen van spectaculaire walvissen, of aan vangsten van dolfijnen in de Schelde of haar zijrivieren. Er waren wel enkele taxidermisten, zoals de bekende Bredenaar Louis Paret, die onder meer kadavers van zeezoogdieren prepareerden voor rariteitenkabinetten.

Jammer genoeg weten we tot de jaren 1970 bitter weinig over het aanspoelen en de vangst van kleine soorten als de bruinvis en de tuimelaar. Walvisachtigen waren niet wetelijk beschermd, en er was geen systematische rapportering van strandingen, laat staan van waarnemingen. Af en toe kwam een kadaver of skelet terecht in een wetenschappelijke instelling. In Nederland weet men wel wat meer over walvisachtigen in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw. Daar hield dr. Antonius Boudewijn Van Deinsen strandgegevens bij, en hij publiceerde die regelmatig vanaf 1931.

In België heeft dr. Wim De Smet (°1932) heel wat onderzoek verricht naar strandingen. Hij publiceerde in 1974 in het Bulletin van het KBIN een uitgebreide inventaris van de walvisachtigen van de Vlaamse kust en de Schelde. Als 'Vlaams' werd overigens de kust beschouwd tussen het Nauw van Kales en de monding van de Schelde. Dankzij deze publicatie weten we nog dat aan onze kust ooit (in 1594) een blauwe vinvis aanspoelde, en in 1178 zelfs een noordkaper. Van deze laatste soort zwemmen er in de Noord-Atlantische Oceaan nog slechts een 300-tal. Aangespoelde potvissen kwamen regelmatig voor, en doorheen de eeuwen wierp de zee op onze stranden ook butskoppen, spitsnuitdolfijnen, dwergvinvissen, gewone vinvissen en orka's. Historische rapporten



■ Het wapenschild van Wenduine - "Met 't harpoen, zonder pardoen" - getuigt nog van de jacht op de bruinvis in het verleden (KBIN/BMM)

van strandingen van de onopvallende bruinvis vallen op door hun schaarsheid, maar deze soort was ongetwijfeld een algemene verschijning aan onze kust in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw en daarvoor. Het wapenschild van Wenduine getuigt bijvoorbeeld nog van de actieve jacht op bruinvissen in het verleden.

Naar een multidisciplinair en gecoördineerd onderzoek

In de 20^{ste} eeuw groeide het besef dat walvisachtigen een belangrijke graadmeter vormen voor de toestand van het mariene milieu. De achteruitgang van vele soorten werd in verband gebracht met de te intensieve jacht, overbevissing, bijvangsten en vervuiling. Walvisachtigen kregen een steeds

betere bescherming in allerlei conventies, dit mede door de filmbeelden van de jacht op walvissen en foto's van dode dolfijnen in visnetten. De bekendste van die internationale fora is de Internationale Walvisvaartcommissie (IWC), waar in 1982 een moratorium op de commerciële jacht op walvissen ingesteld werd. Enkele staten ondertekenden dit moratorium niet, andere blijven de dieren 'bemonsteren' voor wetenschappelijk onderzoek. Voor de kleine walvisachtigen in onze Noordzee is vooral ASCOBANS van belang. Die *Overeenkomst inzake de bescherming van kleine walvisachtigen in de Oostzee en de Noordzee* ging in 1992 van start onder de vleugels van de Verenigde Naties.

Doorheen de jaren werd steeds meer belang gehecht aan het wetenschappelijk onderzoek van gestrande en bijgevangen walvissen en dolfijnen. Bijvangst is inderdaad een probleem: een belangrijk percentage van de aangespoelde bruinvissen, gewone dolfijnen en gestreepte dolfijnen op de Europese kusten bleek te zijn gestorven in visnetten. Niet enkel bijvangst is een probleem; in de weefsels van deze lang levende toppredatoren trof men hoge gehalten aan natuurvreemde stoffen aan zoals bepaalde organochloriden. Het onderzoek kon de negatieve invloeden van die stoffen aantonen, en maatregelen volgden om hun inbreng in het milieu te beperken of te bannen. Recent gaat steeds meer aandacht naar de gevolgen van onderwatergeluid voor walvisachtigen, zoals dat geproduceerd bij seismisch onderzoek of tijdens militaire activiteiten.

De coördinatie van het onderzoek van walvisachtigen in België legde een lange weg af. Wim De Smet maakte in de jaren 1960, in een samenwerking tussen het KBIN en het Rijksuniversitair Centrum Antwerpen en in de jaren 1970 met het toenmalige Rijksstation voor Zeevisserij (nu ILVO-Visserij), een eerste



■ De BMM heeft permanent speciaal materieel ter beschikking voor de tussenkomst bij strandingen van levende dolfijnachtigen; hier wordt het gebruikt bij het transport van een levende gestreepte dolfijn (KBIN/BMM)

aanzet tot een betere rapportering van strandingen en waarnemingen, en maakte daarvoor gebruik van verschillende contactpersonen aan de kust. Tussen de jaren 1970 en 1990 werden strandingen en waarnemingen van zeezoogdieren op een meer systematische manier bijgehouden door de Blankenbergse dierenarts John Van Gompel. In het begin van de jaren 1990 werd een multidisciplinair tussenkomstnetwerk van wetenschappers, vrijwilligers en instituten opgericht voor het verzekeren van het onderzoek, dit om tegemoet te komen aan de verplichtingen van de overheid in het kader van de Noordzeeconferenties, ASCOBANS en de Europese Habitatrichtlijn. Het oprichten van gelijkaardige netwerken vond ook in het buitenland plaats, dit om een gecoördineerde tussenkomst en een grondig onderzoek van gestrande dieren te kunnen verzekeren.

Het Belgische netwerk (MARIN) wordt gecoördineerd door de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM), een departement van het KBIN. Gestrande dieren, of dieren op zee gevonden of incidenteel gevangen, worden op een wetenschappelijke manier onderzocht. Gegevens over strandingen en waarnemingen worden, samen met autopsieresultaten, in een uitgebreid databestand opgenomen. Onderzoeksresultaten worden internationaal gerapporteerd. MARIN werkt samen met buitenlandse onderzoeksgroepen, onder meer voor het afspreken van de aard van het onderzoek, de toegepaste onderzoeksmethoden, en onderlinge bijstand bij het onderzoek van gestrande dieren. Het netwerk heeft permanent speciaal materieel ter beschikking te Oostende (bij BMM Oostende) voor de tussenkomst bij de stranding van levende dolfinen en bruinvissen.

Een overzicht van strandingen werd tot 1994 gemaakt door John Van Gompel. Een overzicht van strandingen na 1995 wordt gedeeltelijk op de website van de BMM gegeven (www.mumm.ac.be), waar ook te lezen valt wat men best doet bij waarnemingen of strandingen van zeezoogdieren. Een analyse van de meest recente strandinggegevens is in voorbereiding. Dank zij de goede samenwerking met tal van vrijwilligers, instituten en overheidsdiensten aan de kust kunnen we er tamelijk zeker van zijn dat tegenwoordig nagenoeg alle strandingen van zeezoogdieren gemeld worden.

Onze inheemse walvisachtigen

Aan onze kust komen geen grote walvissen (meer) voor. De bruinvis, de witsnuitdolfijn en de tuimelaar behoren wel tot onze inheemse fauna.

De bruinvis

De bruinvis is de gewoonste van de walvisachtigen van de Noordzee: bij de meest recente telling waren er naar schatting een kwart miljoen (SCANS I; SCANS II). Aan onze



■ De bijvangst van bruinvissen in warrelnetten laat veel mensen niet onberoerd (KBIN/BMM)

kust waren bruinvissen sinds het midden van de 20^{ste} eeuw zeldzaam geworden.

Om nog onduidelijke redenen zijn ze er op het einde van de jaren 1990 langzaam teruggekeerd, en tegenwoordig zijn ze in onze wateren weer heel gewone verschijningen in de winter en het voorjaar. Men kan ze dan zelfs vanaf het strand of vanop een havenhoofd waarnemen. De terugkeer van de bruinvis bracht enkele problemen met zich mee. Van de talrijke bruinvissen die de laatste jaren op onze stranden gevonden werden, bleek een hoog percentage verdrinken in visnetten.

De tuimelaar

De tuimelaar kennen we het best als acrobaat in dolfinaria en als filmster in de legendarische televisieserie 'Flipper'. Net zoals de bruinvis is de tuimelaar aan onze kust verdwenen in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw. Terwijl de bruinvis terug is van weggeweest, kan dit van de tuimelaar jammer genoeg niet gezegd worden. Het dier is vrijwel volledig uit

de Noordzee verdwenen, en er rest enkel in het noordwesten nog een heel kleine groep.

De laatste jaren zijn er af en toe waarnemingen van tuimelaars in onze wateren. Deze dieren komen ongetwijfeld uit het Kanaal. Om de paar jaar blijft een eenzame tuimelaar wat langer rondhangen, of zwemt er één zelfs tot ver stroomopwaarts de Schelde op. De meest bekende tuimelaar van de laatste jaren is Dony, een mannetjestuimelaar die lange zwerftochten maakte langs de kusten van de Noordzee, het Kanaal en de Atlantische Oceaan. Dony laat zich heel graag door mensen aaien, en heeft een zeer herkenbaar litteken op zijn rugvin. Dit dier was reeds een bekende ambassadeur van zijn soort in Ierland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk toen het op 3 december 2002 de haven van Blankenberge binnenzwom. Enkele dagen later was Dony - inmiddels via de Schelde naar Antwerpen gezwommen - één van de hoofdpunten in het VTM nieuws. Het dier zwom daarna doorheen zoet water een stukje dwars door Nederland, om de

kerst opnieuw in de buurt van Zeebrugge door te brengen. Naar verluidt vertoefde Dony momenteel ergens aan de Franse Atlantische kust, waar hij zich nog steeds graag onder mensen begeeft. Tuimelaars blijven sterke, wilde dieren, en om ongevallen te vermijden wordt intussen overal afgeraden om zich bij Dony of andere *vriendelijke* dolfijnen in het water te begeven. Overigens verbleef ook in augustus en september 2007 een eenzame tuimelaar voor onze kust. Tijdens één van zijn toenaderingen tot de mens liep het fout. Het dier werd door een vaartuig geraakt. De schroef maakte enkele diepe verwondingen in flank en rug. Gelukkig bleef de wonde beperkt tot het vetweefsel, zodat het dier dit onfortuinlijke contact met de mens waarschijnlijk zal overleven.

De witsnuitdolfijn

We zijn de tuimelaar (voorlopig?) kwijt, maar het lijkt erop dat de witsnuitdolfijn in de zuidelijke Noordzee zijn plaats ingenomen heeft. Sinds de jaren 1960 wordt deze dolfijn hier in toenemende mate waargenomen, en sinds de jaren 1990 is er gemiddeld 1 stranding per jaar. De witsnuitdolfijn is de meest talrijke echte dolfijnsensoort van de Noordzee, en komt af en toe in groepjes van hoogstens enkele tientallen dieren in onze wateren voor. Ze zoeken geregeld de nabijheid van vaartuigen op - vaak het hoogtepunt van een tocht op zee. Ze zijn voor de boeg van een schip gemakkelijk herkenbaar aan de witte snuitpunt en aan de grijze vlek op de rug en flanken, voorbij de rugvin.

Enkele opmerkelijke gevallen van dwaalgasten

Naast de drie bovenvermelde inheemse walvisachtigen komen hier geregeld andere soorten terecht: als goede zwimmers dwalen ze tot bij ons af, of hun kadavers worden meegevoerd door wind en stroming. Soms zijn het dieren die thuishoren in het Kanaal of de noordelijke Noordzee, zoals de griend, de gewone dolfijn, de witflankdolfijn of de dwergvinvis. Af en toe krijgen we het bezoek van dieren die enkel thuishoren in de diepe wateren van de Atlantische Oceaan of zelfs in de Noordelijke IJszee. Hieronder wordt een kort overzicht gegeven van enkele opmerkelijke dwaalgasten.

Een witte dolfijn in Dendermonde!

De 5 meter lange beloega of witte dolfijn komt voor in de noordelijke poolgebieden, duizenden kilometers van onze wateren ver-



■ De tuimelaar 'Dony' in de haven van Blankenberge (NM)



wijderd. Dat zo'n dieren hier terechtkomen, kunnen we ons nauwelijks voorstellen. Op 7 juli 1711 deden enkele Scheldevisser in de buurt van Dendermonde de vangst van hun leven: een beloega van "16 voeten en 2 duymen lanck". Dat weten we dankzij een schilderij dat onmiskenbaar een beloega afbeeldt, en dat zich in het stadhuis van Dendermonde bevindt. Het opgezette dier werd tot 1952 meege dragen op een praalwagen in de Dendermondse Ommeganck.

Een gigant op Bredene strand

Enkele vissers roken waarschijnlijk veel geld toen ze begin november 1827 vóór Oostende een gigantisch kadaver van een



■ Na de bruinvis is de witsnuitdolfijn de meest algemene walvisachtige in onze wateren. Witsnuitdolfijnen zoeken vaak de boeg van een vaartuig op, in tegenstelling tot de schuchtere bruinvis (foto's resp. CVD en PDV)





■ Spotprent over “la baleine d’Ostende”, bezocht door onder meer de olifant, de giraffe en de Chinezen (die op dat moment te Oostende op bezoek waren) (SO)

walvis aantreffen. Met hun vaartuigje ‘De Dolfyn’ namen ze hun sensationele vondst op sleeptouw, en brachten het aan de wal op het grondgebied van Bredene. Daar veroorzaakten ze ongetwijfeld een volkstroom vanuit het nabijgelegen Oostende. De lage landen waren toen nog één, en op een spotprent wordt het dier afgebeeld met de Nederlandse vlag erboven, als ware het een eiland dat door ontdekkingsreizigers voor hun vaderland opgeëist werd. Op een andere prent wordt beweerd dat Cuvier het dier een leeftijd van 900 tot 1.000 jaar toegeschreven had. De walvis werd later geïdentificeerd als een blauwe vinvis, de grootste diersoort ooit op onze planeet. Het exemplaar was 26,6 meter lang: groter worden ze niet in het noordelijk halfrond! Herman Kessels kocht het kadaver voor 3.000 florijnen en liet het uitbenen: een werkje dat meer dan een week in beslag nam. Het skelet werd in tal van Europese en zelfs Amerikaanse steden tentoongesteld, en belandde in de tweede helft van de 19^{de} eeuw uiteindelijk op zijn laatste rustplaats, waar het nog steeds één van de pronkstukken is: het befaamde Zoölogisch Instituut van de Academie voor Wetenschappen van Sint-Petersburg in Rusland.

Andere baleinwalvissen

‘Gewone’ vinvissen zijn bij ons niet zo gewoon. Toch komt deze soort, die algemeen is in de Atlantische Oceaan, regelmatig in de zuidelijke Noordzee terecht. Vooral tijdens de twee wereldoorlogen spoelden er nogal wat aan, vaak “aan flenters”: slachtoffers van mijnen, van schietoefeningen of bewust ‘gekelderd’ vanuit de verwarring die kon ontstaan met een Duitse *Unterseeboot*. In 1997 spoelde de voorlopig laatste aan. Op een mooie maar barkoude vakantiedag in de



■ In december 2004 troffen vogeltellers van het Instituut voor Natuurbehoud (nu INBO) het kadaver van een dwergvinvis aan op zee. Het werd aan de wal gebracht met het schip *De Zeehond* (KBIN/BMM)

herfst lag op het strand van de koningin der badsteden een prachtige verse vinvis. Het jonge vrouwtje van amper 13 meter lengte werd door de massaal toestromende pers *Lucy* gedoopt, naar de plaatselijke koningin van het visserslied.

In 2006 stelde een brief ons voor een probleem: “In de jaren 1950 heb ik een dode vinvis gezien in België; en geen skelet: een volledig dier”. Vreemd: ons databestand vermeldde geen aangespoelde vinvis in de jaren 1950. Wel een potvis in 1954, en een grote spitssnuitdolfijn in datzelfde jaar. Een reusachtige vinvis kon toch niet over het



■ Een wel heel zeldzaam dier in de Noordzee: een dode bultrug op het strand van Nieuwpoort in 2006 (KBIN/BMM)

hoofd gezien zijn? Enig onderzoek bracht opheldering. Blijkt dat 2 dode (en *geprepareerde*) gewone vinvissen per boot (via Antwerpen?) en per spoor door Nederland en een stukje door België gereisd zijn op het einde van het jaar 1952. Beide waren buitgemaakt in de Noordelijke IJszee: *Jonas*, 17 meter lang, was gevangen in september 1952, en *Haroy*, 20 meter lang, een jaar eerder. Ongetwijfeld heeft dit transport veel aandacht getrokken, en was het een hele belevenis voor meerdere zintuigen.

Van de noordse vinvis, een soort die goed op de gewone vinvis lijkt, werd slechts één geval genoteerd voor onze kust. Dwergvinvissen waren er wel meer, wat niet zo verwonderlijk is, gezien het een soort is die vooral in het noordelijke deel van de Noordzee niet ongewoon is. In 2004 nog vonden zeevogeltellers van het toenmalige Instituut voor Natuurbehoud (nu INBO) een dode dwergvinvis op zee. Het dier werd voor onderzoek aan land gebracht.

In 2006 spoelde een voor onze wateren wel heel erg zeldzame baleinwalvis aan: een bultrug. Het aanspoelen van deze reus was voorspeld: het kadaver was eerder reeds op zee opgemerkt, en een (wiskundig) model had voorspeld dat het binnenkort zou stranden. De diensten verantwoordelijk voor de tussenkomst op het strand waren gewaar-



■ De talrijke zeepokken op de huid van de aangespoelde bulrug vormden een buitenkansje voor zeepokkendeskundigen (KBIN/BMM)

schuwd. Foto's genomen door de schipper van de Brandaris, de avond vóór de stranding, hadden bevestigd dat het een bulrug betrof, en hadden zo enkele wetenschappers een onrustige nacht bezorgd. Het bleek dat historische bronnen gewag maakten van de stranding van slechts 1 bulrug aan onze kust: meer dan 250 jaar geleden! Voor zeepokkendeskundigen was dit kadaver een buitenkansje: de huid was dicht bezet met grote aantallen van voor deze diergroep reusachtige soorten. Onderzoek bracht één van de walvisproblemen aan het licht: scheepvaart. Dit dier stierf na een aanvaring met een schip. Voor een aantal soorten vormt het steeds drukker en snellere scheepvaartverkeer een echte bedreiging. Ons land zit overigens de werkgroep over botsingen van schepen en walvissen binnen de IWC voor.



■ Enkel de allerdappersten trotseerden de aanslag op de geurzintuigen bij het aanspoelen van deze potvis in 2004 te Koksijde (KBIN/BMM)

Potvissen doorheen de eeuwen

Potvissen zijn regelmatig in onze contreien terechtgekomen. Het is een trekkende soort, die soms tijdens zijn zuidwaartse migratie in de herfst per ongeluk de ondiepe Noordzee binnenzwemt, in plaats van Schotland in het noorden te ronden. Doorheen de eeuwen zijn zo af en toe potvissen op onze stranden gestorven, soms hele groepjes tegelijk. Deze spectaculaire dieren werden door kunstenaars vaak vereeuwigd. De potvis waarvan het skelet nu in de walvisenzaal van het KBIN te bewonderen is, was in 1954 levend *geënterd* te Duinkerke - een illustratie van hoe men nog niet zo lang geleden omging met dergelijke dieren. Het onfortuinlijke dier kon ontsnappen, maar lag 's anderendaags zieltoegend op het strand van De Panne, waar het enkele dagen later openscheurde door de inwendige ophoping van ontbindingsgassen.

Het is echter Koksijde dat zich jaren later profileerde als *potvissengemeente*. Een potvis in 1989 kon er nog gewoon en goedkoop onder de grond gestopt worden. In 1994 was dat door de veranderde wetgeving niet meer mogelijk. De stranding van 3 kadavers te Koksijde en 1 te Nieuwpoort bracht een enorme volkstoeloop teweeg, maar ook een enorm kostenplaatje. Rekeningen voor het verwijderen van de tonnen afval zouden nog jarenlang tussen verschillende overheden doorgeschoven worden, en tenslotte was het de rechtbank die besliste wie moest betalen. In 2004 zorgde een aangespoeld kadaver - ooit van een potvis - niet voor een volkstoeloop: geen vakantie, en enkel de allerdappersten trotseerden de aanslag op de geurzintuigen. De rottende massa vet en vlees bleek na enig opzoekwerk reeds eerder aangespoeld. Een storm had het kadaver enkele weken eerder weggenomen van een strand in het zuidwesten van Engeland.

Jaar van de dolfin

2007 werd door het Verdrag voor de bescherming van migrerende diersoorten uitgeroepen tot *Jaar van de dolfin*. Van 10 tot 17 oktober 2007 werd de *Week van de dolfin* gevierd. *Vieren* is een groot woord: het jaar van de dolfin wil meer aandacht vragen voor soorten die wereldwijd aan allerhande bedreigingen blootstaan. Het Jaar van de dolfin is alvast te laat gekomen voor één soort: de Chinese vlagdolfin. Een groots opgezette expeditie kon er in 2006 geen meer vinden; dat jaar zal hoogstwaarschijnlijk in de geschiedenisboeken ingeschreven worden als het jaar waarin de soort, door wetenschappers pas in 1918 beschreven, uitgestorven is. De ondergang was al lang voorspeld: reeds decennia lang luidde men de alarmbel voor deze soort, die enkel voorkwam in de steeds vuilere Yangtze rivier. De wereld heeft de alarmbel jammer genoeg niet goed gehoord, de doodsklokken des te beter. In augustus 2007 was er plots weer hoop voor de soort: een visser had een vlagdolfin gezien en gefilmd. Mogelijk zal men de komende jaren inderdaad hier en daar nog eens een eenzame vlagdolfin zien opduiken in de Yangtze, maar de hoop die gewekt wordt zal ijdel blijken: enkele dieren kunnen de soort niet meer redden. Binnen enkele jaren wordt het ongetwijfeld voor altijd stil rond deze soort.

De BMM houdt eraan de tientallen vrijwilligers, onderzoekers en medewerkers van overheidsdiensten die meewerken aan het onderzoek van walvisachtigen aan onze kust te bedanken voor hun inzet en enthousiasme.

Voor wie nog meer wil weten over walvissen en dolfijnen in de Noordzee: een aanrader van een boek

In 2007 verscheen een nieuw boek over walvissen in onze wateren. Auteurs van 'Walvissen en dolfijnen in de Noordzee' zijn Kees Camphuysen en Gerard Peet, in samenwerking met een groot aantal anderen. Dit boek bevat naast wetenschappelijk verantwoorde informatie over de inheemse en uitheemse soorten, ook leuke anekdotes, schitterende foto's en afdrucken van historische documenten. Een Belgische en Nederlandse minister verzorgden het woord vooraf. Ze engageren zich alvast voor een betere bescherming van walvissen en dolfijnen, en van hun leefgebied in het algemeen!



In 2007 verscheen een schitterend nieuw boek over walvissen in onze wateren

ENKELE MARKANTE GEBOUWEN AAN ONZE KUST

Kathy Belpaeme

*Als je aan honderd mensen vraagt welk gebouw ze aan onze kust het mooist of het meest merkwaardig vinden, is de kans groot dat je evenveel verschillende antwoorden krijgt. Over smaken en kleuren valt nu eenmaal niet te discussiëren. Toch heeft dit ons niet weerhouden deze moeilijke vraag voor te leggen aan vier ‘kenners’: architectuurhistoricus **Jeroen Cornilly**, journalist **Marc Loy**, kunstfotografe **Aglaia Konrad** en kunsthistorica **Mieke Ackx**.*

Geniet alvast mee van hun stuk voor stuk verrassende en tevens intrigerende keuzes en argumentaties!



JA

RESIDENTIE BELLEVUE WESTENDE

“Toen ik voor het West-Vlaamse provinciebestuur het project ‘Kustnetwerk Erfgoed en Musea’ coördineerde, heb ik onze kust letterlijk binnenste buiten kunnen keren op zoek naar opmerkelijke gebouwen en andere architecturale sporen van ons kustverleden. Hét markante bouwwerk moeten noemen is dan ook niet dankbaar: er zijn er zoveel ... Maar als ik er dan toch ééntje moet uitzoeken, dan wordt het de ‘Residentie Bellevue’ in Westende, ook wel gekend als ‘de Rotonde’. Het Grand Hotel Bellevue werd net voor de eerste wereldoorlog gebouwd, naar het ontwerp van de befaamde architect

Octave Van Rysselberghe. Bellevue is één van de laatste, maar ongetwijfeld ook mooiste getuigen van de Belle-Epoque periode aan onze kust. En ze illustreert ook perfect de evolutie die het kusttoerisme doormaakte: opgericht als luxehotel, waar zelfs de Koninklijke familie kwam logeren, ernstig beschadigd tijdens de twee wereldoorlogen, en later verbouwd tot appartementen. Na haar bescherming in 1983 moest ze nog tot de late jaren negentig wachten op een grondige renovatiebeurt. Wanneer je op de dijk van Middelkerke naar Westende wandelt, dan duikt de Residentie Bellevue in al haar glorie voor je op: het is en blijft een magisch beeld!”

Mieke Ackx,
kunsthistorica



*een huis
met zicht op zee,
een inspiratiebron voor
architecten*

“Peter Callebout ontwierp in 1962 voor een houtimporteur een vakantiewoning op de zeedijk van Zeebrugge. De architect opteerde voor een sober houten volume, gedeeltelijk in het duinzand ingegraven. De indeling van het huis werd aangepast aan de functie, een plaats om vakantie te nemen en waar je ten volle moest kunnen genieten van de omgeving. De nachtzone, waarbij de slaapkamers met hun geblindeerde raampjes associaties met kajuiten oproepen, bevindt zich dan ook op de gelijkvloerse verdieping. De verdieping is gereserveerd voor het verblijf van de eigenaar, met naast de keuken en de woonkamer ook een slaapkamer. Op vraag van de bouwheer kon dit niveau als een autonoom appartement functioneren. Een bandraam geeft een haast onbelemmerd zicht op zee, terwijl de bewoners aan de andere zijde via een balkon het nog grotendeels open polderlandschap als het ware kunnen binnenstappen. Deze op het eerste gezicht weinig spectaculaire vakantiewoning blijft ook nu, vijfenveertig jaar na de bouw, één van de krachtigste hedendaagse accenten langs het Belgische zeefront. Weinig gebouwen weten er ons op eenzelfde manier van te overtuigen dat architecturale kwaliteit met zicht op zee ook vandaag

nog tot de mogelijkheden behoort. Het huis is een kleinood in een rustige badplaats, een rustpunt dat een bron van inspiratie kan vormen voor de architect van vandaag”.

Jeroen Cornilly,
*architectuurhistoricus
en als adjunct-adviseur verbonden aan
de dienst cultuur van het provinciebestuur
West-Vlaanderen, auteur van enkele
bijdragen over kustarchitectuur*

HOUTEN VAKANTIE- WONING ZEEDIJK ZEEBRUGGE

JC





VL

“Met de allure van een scheepsbrug waakt de witte, houten tijseinpost over de ingang van de Oostendse haven. Het karakteristiek gebouwtje waadt al decennia lang op hoge poten in het boeiend grensgebied tussen eb en vloed. Op het netvlies van de eeuwige stroom wandelaars op de dijk of het westerstaketsel die met verre blik de horizon lezen is het een vertrouwde ankerplaats. Net als de vuurtoren en het Zeewezengebouw hoort het bij de beeldbepalende gebouwen van maritiem Oostende en bepaalt het gebouwtje het zeefront van de stad.

Voor vele generaties vissers, ferrypassagiers, scheepsbemanningen, zeilers en andere recreatievaarders is de tijseinpost het laatste vertrouwde baken van de vaste wal. Een laatste in zee geschoven fragment Oostende. Maar deze constructie op 't koptje van 't hoofd moet samen met het betonnen oosterstaketsel wijken. Meer veiligheid en een als maar grotere wordende nieuwe generatie ferry's dicteerden de bouw van twee nieuwe dammen. Met het verdwijnen van de tijseinpost wordt weer een authentiek stukje Oostends patrimonium uit het stadsweeffel geamputeerd. De einder zal opeens een

stukje leger lijken. Met nostalgie bouw je geen toekomst op. Maar zonder een portie gezonde nostalgie waren in Oostende o.a. ook al lang het NMBS-station, de Koninklijke Gaanderijen, het Mercatordok en de Kursaal uit het stadsbeeld gewist. 't Is maar hoe je het bekijkt”.

Marc Loy,
journalist

DE OOSTENDSE TIJSEINPOST

(n.v.d.r.: intussen afgebroken t.b.v. havenontwikkeling)



ATLANTIS PARK DE HAAN

“Park Atlantis verrast door zijn haast aandoenlijke radicaliteit. Deze gebouwen lijken echt een stapeling van cellen. De onregelmatige rijen verbeelden voorlopigheid en aanpasbaarheid. De twee gebouwen lijken de aanzet voor een globaal en alomvattend plan. Het beton suggereert standaardisatie en seriebouw. Dit soort gebouwen, zo lijkt het, zouden overal kunnen staan. Snel wordt duidelijk dat het in de eerste plaats om een verbeelde radicaliteit gaat. De schematische radicaliteit van het geheel past evenwel perfect bij deze omgeving. Zijn schijnbaar optimisme en radicaliteit verleent

vorm aan anders onbestemde nostalgie of hedonisme. En omgekeerd geeft de zee gestalte aan de vage utopie die uit de architectuur van Park Atlantis spreekt. De kust maakt architectuur mogelijk die zich elders aan de realiteit zou kwetsen. Park Atlantis is puur beeld en maakt toch de realiteit uit, in de volle acceptatie van zijn onvolkomenheid. De naam van Park Atlantis roept een *theme park* in gedachten rond het drama van het verloren paradijselijke rijk. De lotsverbondenheid van de architectuur met de utopie wordt er tegelijk gesuggereerd en teniet gedaan. Park Atlantis ruilt het drama van de geschiedenis in voor het hier en nu van de Noordzee”.

Tekst:

Maarten Delberke
Bouwaanvraag ‘Park Atlantis’:
29 januari 1969

Architecten:

Jaminin Associés, Quai de Rome 71,
4000 Liège
(dit architectenbureau is volstrekt onbekend bij specialisten en komt evenmin voor in de standaardwerken over Belgische architectuur)

Aglaia Konrad,
kunstfotografe



Omtrent de Oostende-Doverlijn

Robert F. Coulier

Toen op 1 maart 1997 het doek viel over de staatsrederij Regie voor Maritiem Transport (RMT) kwam een einde aan anderhalve eeuw 'pakketbootdienst' tussen Oostende en Dover. Dit gebeuren liet in Oostende diepe sporen na door het plotse wegvallen van de grootste lokale werkgever. Ook elders zorgde deze onvermijdelijk geworden amputatie voor heel wat fantoompijnen. In onderstaande bijdrage blikken we terug op glorie en glitter, en kommer en kwel van 150 jaar Oostende-Doverlijn. En wie wil weten wat het lot geworden is van elk van de meer dan 60 overzetboten die de lijn hebben verzorgd kan terecht bij de samenvattende tabel verder in deze bijdrage.

Het prille begin: van postverkeer naar passagiersdienst

Een historisch overzicht van de dienst der pakketboten van de Belgische Staat is niet moeilijk te maken, wel hoe het postverkeer met passagiersdienst is ontstaan want daarover is weinig bekend. Wat zeker is, is dat er reeds lang een overzetdienst met zeilvaartuigen bestond tussen Dover en Nieuwpoort. Het eerste met zekerheid gekende postverkeer tussen Vlaanderen en Engeland dagte kent van 8 april 1815. Op 6 oktober 1818 sloten het Koninkrijk der Nederlanden en Engeland een overeenkomst voor het inleggen van twee wekelijkse verbindingen tussen

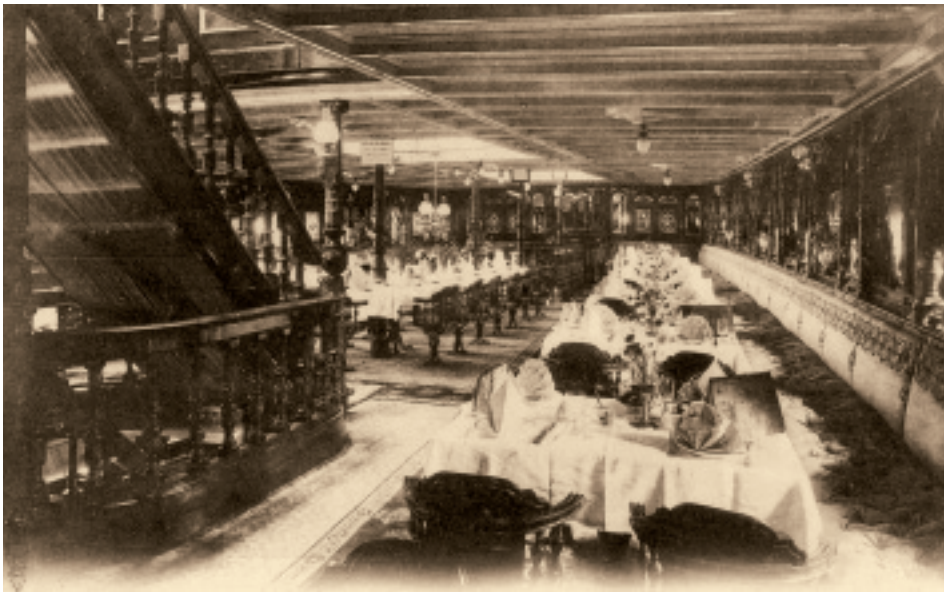
beide landen, nl. tussen Harwich en Hellevoetsluis enerzijds en Dover en Oostende anderzijds. Met de onafhankelijkheid van België in 1830 bleef de situatie ongewijzigd tot aan de overeenkomst van 17 oktober 1834 tussen België en Engeland. Volgens die overeenkomst gebeurden de overvaarten tussen Dover en Oostende - vier per week in beide richtingen - met stoomraderschepen van de Britse posterijen. België verbond er zich toe jaarlijks 1000 pond bij te dragen in de kosten. Van de vier raderboten was de **Ondine** de meest moderne mailboot op het Kanaal en, met een dienstsnelheid van 12 knopen (ca. 22 km/u), ook de snelste.

In het verlengde van de spoorlijn

De verbinding per spoorweg tussen Oostende en Brussel in 1838 maakte een einde aan het gebruik van postkoetsen, met de regelmatige wisseling van paarden en het gehots en gebots langs hobbelige wegen. Na het voltooiën van de spoorlijn Londen-Dover steeg het passagiersvervoer aanzienlijk. In uitvoering van de wet van 9 juli 1845 besloot de Belgische regering drie stoomschepen aan te kopen of te bouwen die een dagelijkse dienst op Engeland zouden verzeker en zo de verlenging van de spoorlijn zouden vormen. Met de Engelse regering werd overeengekomen dat bij inzet van Belgische vaartuigen de jaarlijkse subsidie zou stopgezet worden. Dat gebeurde in maart 1846. Onze eerste pakketboot had de wel heel toepasselijke naam **Chemin de Fer** en stond onder bevel van luitenant-ter-zee P. Clays van de Koninklijke Marine. Alle pakketboten van de Oostende-Dover lijn voeren toen met een bemanning van de Koninklijke Marine tot deze afgeschaft werd in 1862. Zij behielden hun functie bij de pas opgerichte Staatsmarine. Weldra, in 1847, kwamen de **Ville d'Ostende** en de **Ville de Bruges** de **Chemin de Fer** vervoegen. De Britten die de nachtvaart onderhielden kregen nu steun van de Belgen die hoofdzakelijk dagvaarten verzorgden. De Belgische pakketboten deden 8 overvaarten per week en de Britten 6. De Britse admiraliteit had haar vaartuigen in concessie overgedragen aan een privé-maatschappij. Het contract liep tot 1863 maar reeds in 1858 kwam ze in moeilijkheden zodat de overeenkomst niet hernieuwd werd. De Belgen hadden het financieel ook moeilijk maar ze beten door. In 1852 werden de namen van onze schepen gewijzigd in **Diamant**, **Rubis** en **Topaze**.



■ De allereerste Belgische pakketboot had de wel heel toepasselijke naam *Chemin de Fer*. De overzetdiensten zouden ook later immers een belangrijk deel van hun succes te danken hebben aan de directe verbinding op het Britse en continentale spoornet. De *Chemin de Fer* maakte zijn eerste overvaart op 4 maart 1846, en zette zijn twintig speciaal uitgenodigde gasten vijf uur later veilig en wel aan wal te Dover. Ze werd later omgedoopt in *Diamant* (AG)



In 1880 werd de uitbating van de staats-pakketboten overgenomen door de Belgische Spoorwegen, maar de schepen bleven eigendom van het Zeewezen die ook instond voor hun onderhoud. In 1912 nam het Zeewezen opnieuw de uitbating waar, maar het horeca-personeel bleef onder het beheer van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits, die later de restaurants, de keuken, de bars en de slaapcabines op haar beurt in concessie gaf aan privé-ondernemers. De meest gekende hiervan was de heer Peeters die er, na meer dan 40 jaar uitbating, mee stopte op 31 januari 1977.

Een succesverhaal gemaakt door 'celebrities'

De internationale treinen vertrokken nu alle uit Oostende zodat men in één trek kon reizen van Londen naar Brussel. De Britten, reizigers bij uitstek, spoorden verder naar Berlijn, Wenen, St-Petersburg, Constantinopel... Koningen en hun gevolg, prinses en prinsessen, ja zelfs in 1900 de Sjah van Perzië, waren vaste gebruikers van die lijn. Veel welgestelde Britten kwamen met hun renpaarden naar Oostende voor de "paardenkoersen" die bij hen zeer in trek

■ De laatst gebouwde raderpakketboot was de *Princesse Clémentine* (1897). Net als andere raderpakketboten was dit zowel binnenin als aan de buitenzijde een prachtig schip (drie foto's boven). Met de nieuwe lichting stoomturbineschepen kon de snelheid bovendien gevoelig worden opgedreven. Linksonder: De *Princesse Elisabeth* (1905) haalde een snelheid van 25 knopen of 46 km/u en verwierf de 'blauwe wimpel' als snelste pakketboot ter wereld! (AG)

waren.

In 1875 bouwde men in Oostende scheepstimmerwerven voor het onderhoud van de staatsvloot, nadat eerst het Zeewezendok was gegraven, dit alles op de oosteroever van de havengeul. België vernieuwde tijdig zijn pakketbotenvloot om te kunnen voldoen aan de toenemende eisen qua snelheid en luxe aan boord. Ook werden er opnieuw nachtvaarten ingelegd. De laatstgebouwde raderpakketboot, de **Princesse Clémentine** uit 1897, die als eerste in 1903 van een zendstation was voorzien, bleef in dienst tot 1928. De eerste stoomturbinepakketboot, de **Princesse Elisabeth**, werd in 1904 gebouwd bij Cockerill. Onze raderpakketboten hoorden tot de snelste in het Kanaalverkeer. Dit gold ook voor de turbineschepen want in 1905 haalde de **Princesse Elisabeth** de 'blauwe wimpel' als snelste pakketboot ter wereld! Het liep toen om en bij de 25 knopen (of 46 km/u), een record dat standhield tot in 1907 met de opkomst van de transatlantiekers **Lusitania** en **Mauretania**, van de Cunard Line.

Wereldoorlog I en zijn naweeën

Na het uitbreken van de WO I werd Dover een oorlogshaven en moest op Folkestone gevaren worden. Ook schortte men wegens het gevaar de nachtvaarten op. Op 16 oktober 1914 weken vijf raderboten en vijf turbinstoomboten uit naar Frankrijk en Engeland, alle afgeladen vol met vluchtelingen. Twee raderboten die pas buiten dienst gesteld waren, nl. de **Flandre** en de **Princesse Joséphine** (beide uit 1888), waren echter in Oostende blijven liggen en werden door de Keizerlijke Marine in beslag genomen. De Britse admiraliteit zette enkele van onze schepen in als troepentransport-

schepen en enkele andere, de snelste, als hospitaalschepen. Geweten is dat onze pakketboten tijdens de oorlog ca. 4000 reizen hebben ondernomen voor de geallieerden en meer dan 2,5 miljoen manschappen hebben vervoerd.

Na de oorlog kwamen twee van de tien uitgeweken boten niet naar België terug. Inderdaad, reeds op 24 oktober 1914 strandde de **Marie-Henriëtte** (1893) op de rotsen nabij de punt van Barfleur in Normandië, waarvan de lichten gedoofd waren. Anderzijds gebruikten de Britten de **Leopold II** voor de terugkeer van de gedemobiliseerde troepen. De Admiraliteit verwierf het schip in ruil voor twee, in 1917 in Selby gebouwde Navy-treilers. Op de werkplaatsen van het Zeewezen werden die treilers omgebouwd tot stoomloodsboten voor Oostende. Ze kregen respectievelijk het nummer 4 en 5. De twee raderpakketboten die de bezetter had buitgemaakt vond men na de oorlog afgezonken terug. Bij hun aftocht in 1918 hadden de Duitsers nl. de **Flandre** aan de kop van de Oostendse havengeul laten zinken, naast het wrak van de Engelse kruiser **Vindictive** die de Britten daar einde 1914 ter blokkering van de haven in de grond gestoken hadden. De **Princesse Joséphine** van haar kant was gezonken te Brugge. Beide vaartuigen werden in 1920 ter plaatse gesloopt. Tijdens de opruimingswerken van de **Flandre** in de tweede helft van augustus moesten de pakketboten tijdelijk Zeebrugge aandoen i.p.v. Oostende.

Het interbellum: over ongeluk, koninklijk gezelschap, blauwe wimpels en het eerste Belgische autovrachtschip

De volgende jaren waren gouden tijden voor de Oostende-Dover lijn. Meermaals werden tijdens de zomermaanden tot 12.000 passagiers per etmaal overgevoerd. In deze periode en tot aan de tweede wereldoorlog, kwamen regelmatig twee Britse pakketboten naar Oostende: de **Royal Sovereign** en de **Queen of the Channel**. Beide schepen waren volledig in de witte verf gezet en hadden lichtgroene schoorstenen. De **Queen of the Channel** zou naar de kelder gaan ter hoogte van Middelkerke bij de ontruiming van Duinkerke (operatie Dynamo) in 1940.

Naast dit en andere ongelukkige voorvallen (zie kader) kenden de staatspakketboten ook heuglijke tijden. Zo bracht op 26 oktober 1926 de **Princesse Marie-José** (1923), onder bevel van Cdt. A Timmermans, de koninklijke familie naar Zweden, naar aanleiding van het huwelijk van kroonprins Leopold met prinses Astrid. In 1935 werd onze eerste motorpakketboot, de **Prince Baudouin** (1934), uitgenodigd naar Le Havre. Daar meerde deze houder van de 'blauwe wimpel' onder de Kanaalveerboden op 17 juli aan naast de **Normandie**, eveneens houder van diezelfde wimpel onder de oceanreuzen!



■ De **Prince Baudouin** die de blauwe wimpel onder de Kanaalveerboden had gehaald, werd op 17 juli 1935 uitgenodigd naar de haven van Le Havre. Daar mocht hij aanmeren naast de **Normandie**, de houder van eveneens een blauwe wimpel maar dan onder de oceanreuzen (RC)



■ In 1935 besloot men om de **Ville de Liège** om te bouwen tot een 'auto carrier'. Het vaartuig kreeg een ander uitzicht en had maar één schoorsteen meer. In augustus 1936 kwam het opnieuw in dienst onder de naam **London-Istanbul**. Het kon 250 passagiers en 100 personenwagens vervoeren (AG)

Ongevallen met pakketboten tot aan Wereldoorlog II

1863: Aanvaring tussen de raderpakketboot **Emeraude** en een Blankenbergse vissersboot. Twee vissers kwamen om.

1888: De **Prince Baudouin** (1872) kwam in aanvaring met een vissersboot uit Heist. Drie vissers in het benedenschip verloren het leven.

1889: Op 29 maart, na vertrek uit Dover, kwam de **Marie-Henriëtte** (1869) nabij het lichtschip **Ruytingen**, in aanvaring met de **Comtesse de Flandre** (1870) die doormidden brak.

Het voorschip van deze laatste verdween na luttele minuten in de golven. Negentien opvarenden, waaronder de kapitein, verdronken. Het achterschip bleef drijven en werd op sleeptouw genomen door de **Marie-Henriëtte**. Het verloop van dit drama is niet duidelijk: volgens één bron zank het achterschip ten westen van de havengeul van Oostende, volgens een andere heeft men het bij hoogwater laten zinken in het 'Breedense gat', een opening in de duinen. Ook de oorzaak van de aanvaring wordt verschillend beschreven.

1915: In dat jaar had een aanvaring plaats tussen de **Flandre** (1888) en het vissersvaartuig **O.7 Helene**. Zes van de zeven vissers verdronken.

1929: De **Ville de Liège** strandde op 13 februari bij het binnenvaren van Dover. Het maakte water en iedereen moest van boord. Op 20 februari werd het vlot getrokken en naar Antwerpen gesleept, waar de gehele bodem vernieuwd werd.

1937: Op 8 augustus had, nabij Duinkerke, een aanvaring plaats tussen de **Princesse Marie-José** en het Britse stoomschip **Clan Mc Neil**. De pakketboot werd aangevaren aan bakboordzijde en aan de achterzijde van de brug was er een grote opening waardoor het schip veel water maakte. De commandant zond een noodsignaal uit en voer volle kracht richting strand. De meer dan 700 passagiers, die bij de aanvaring voor het merendeel te slapen lagen, konden op het strand ontschepen. De zware scheur werd bij laag water voorlopig gedicht tot 2 meter boven de waterlijn. Bij hoog water kwam het schip vlot en het kon op eigen kracht naar Antwerpen varen. Een maand later kwam de **Princesse Marie-José**, na herstelling, terug in de vaart.

In 1934 werd de **Ville de Liège** (1914), samen met zijn zusterschip **Stad Antwerpen** (1913) buiten dienst gesteld. Omdat dit schip een heel nieuwe bodem had en meer en meer goeie reizigers de overtocht met hun wagen wensten te maken, besloot men in 1935 om dit schip te verbouwen tot België's eerste 'auto carrier'. Het vaartuig kreeg een ander uitzicht en had maar één schoorsteen meer. Ook werd de stookruimte omgebouwd van kolen- naar oliebrander. In augustus 1936 kwam het opnieuw in dienst onder de naam **London-Istanbul**. Het kon 250 passagiers en 100 personenwagens vervoeren.

Pakketboten krijgen offensieve taken tijdens Wereldoorlog II

Na de Duitse inval voltrok zich hetzelfde scenario als in 1914. Op 16, 17 en 18 mei verlieten onze acht pakketboten en de auto-carrier Oostende. Ze zaten afgeladen vol met vluchtelingen, geld en goud van de Nationale Bank, evenals werktuigen en machines van de werkplaatsen van het Zeewezen. De allerlaatste nieuwe pakketboot, de **Prince Philippe** (1940 – zusterschip van de **Prins Albert** uit 1937), was nog niet opgeleverd en werd op 15 mei opgehaald op de werf te Hoboken vanwaar hij 's anderendaags draaiend op één motor vertrok. Bestemming van de schepen was Dieppe en Le Havre, maar omwille van het zeer grote mijnengevaar werden ze allemaal door de Britse controlediensten afgeleid naar Engeland. Aangezien Dover net als tijdens WO I een oorlogshaven was, werden ze afgeleid naar Folkestone, vanwaar ze later naar Southampton vertrokken.

In tegenstelling met WO I zette de Britse admiraliteit ze niet louter in voor troepen- en gekwetstentransport, maar namen zeven van de negen schepen op vele zeefronten offensief deel aan het oorlogsgebeuren: raids en landingen van infanterie te Dieppe, op de Lofoten, in Sicilië, Normandië, Zuid-Frankrijk, Indië, Birma en Singapore. Twee onder hen hadden een defensieve taak en dienden als stationair opleidingsvaartuig voor de anti-duikbootdienst in IJsland, als depotschip voor het personeel van de mijnenvegers in Scapa Flow en in IJsland, later te Lerwick als recreatieschip, en tenslotte als depotschip voor de mijnenvegers van de invasievloot. Op het einde van de oorlog kregen ze die functie vanuit Terneuzen voor de mijnenvegers op de Schelde.

Twee pakketboten kwamen niet uit de oorlog terug: de gloednieuwe **Prince Philippe** zonk op 14 juni 1941 na aangevaren te zijn door de **Empire Wave**, een stoomschip uit een konvooi dat hij begeleidde in de Ierse zee. Na een poging tot opsleping zonk hij in de Firth of Clyde. De **Prince Léopold** (1930) werd getorpedeerd door de **U621** op 29 juli 1944, op 6 mijl van Nab Tower ter hoogte van Portsmouth, de haven van waaruit hij bestendig heen en weer voer naar de Normandische kust. Daarbij vielen 54 doden.



■ Acht Belgische pakketboten (waaronder de *Prince Charles*; zie foto) en een auto-carrier vluchtten bij aanvang van WO II naar Engeland. Daar werden ze - in tegenstelling met WO I - door de Britse admiraliteit niet louter ingezet voor troepen- en gekwetstentransport, maar kregen ze ook militaire taken (AG)



■ In 1954 liet de Belgische regering een klein vrachtschip bouwen dat de naam *IJzer* kreeg en zagezegd moest dienen om de pakketboten gedeeltelijk te ontlasten van vrachtverkeer. Maar dit schip verliet zelden de kaaimuren en de Oostendenaars wisten het zeer snel het "bibberschip" te noemen. Het gerucht deed immers de ronde dat het eigenlijk gebouwd was om in geval van nood te vluchten met het geld en goud van de banken, de archieven van de ministeries, ja zelfs met de ministers! (AG)

Het "bibberschip" en co

De pakketboten die na de oorlog fel gehavend terugkwamen werden omgebouwd voor hun oorspronkelijke taak. Vanaf 1946 startte men met nieuwbouw om de verloren gegane schepen te vervangen en de vloot te verjongen. In 1954 liet de regering een klein vrachtschip bouwen dat de naam **IJzer** kreeg en zagezegd moest dienen om de pakketboten gedeeltelijk te ontlasten van vrachtverkeer. Maar dit schip verliet zelden de kaaimuren en de Oostendenaars wisten het zeer snel het *bibberschip* te noemen. Het gerucht deed immers de ronde dat het eigenlijk gebouwd was om in geval van nood te vluchten met het geld en goud van de banken, de archieven van de ministeries, ja

zelfs met de ministers zelf! De Koreaanse oorlog had inderdaad een klimaat van onveiligheid geschapen en velen dachten dat de derde wereldoorlog nabij was. Deze geruchten werden overigens nooit ontkend door de bevoegde minister. In 1959 kwam er een vlot-tend droogdok in het Zeewezendok. Het was 114 m lang, 19m breed en kon schepen ontvangen tot 5000 ton. Later, met de komst van de polyvalente schepen, werd het vergroot met als gevolg dat het technisch personeel op bijna 400 man werd gebracht. De **Prince Charles** - het oudste schip - kreeg de eerste dokbeurt. In 1968 startte een dagelijkse carferrydienst met bestemming Harwich. Wegens gebrek aan succes werd die dienst na korte tijd opgeheven.

Ongevallen met pakketboten na Wereldoorlog II

1949: Op 21 juni om 16u20 voer de turbinepakketboot **Prinses Astrid** over een magnetische of akoestische mijn die midscheeps ontplofte. Cdt. Timmermans kon nog snel het schip laten vastlopen op de zuidwestpunt van de Snowbank ter hoogte van Duinkerke. Vijf leden van het machinepersoneel waren op slag dood en drie andere zwaar verbrand door de ontsnappende oververhitte stoom. Alle passagiers konden veilig het schip verlaten.

1964: Op 16 januari kwam de pakketboot **Koning Albert** (1947) ter hoogte van de Goodwin bank op 7 mijl buiten Dover in aanvaring met de Noorse tanker **Prometheus**. De neus van de pakketboot was volledig weg maar het vaartuig kon op eigen kracht langzaam doorvaren. Bij Cockerill werd de schade in drie weken hersteld.

1967: Op 14 november werd de **Artevelde** (1958), bij dichte mist even buiten Dover, door de Deense cargo **Alameda** aangevaren. Onze car-ferry liep grote schade op maar er vielen geen gewonden. Na het afzetten van de passagiers te Dover voer hij op eigen kracht terug naar Oostende. Na herstelling te Antwerpen kwam hij vlug weer in dienst.

1970: Op 7 oktober had even buiten de haven van Dover een aanvaring plaats tussen diezelfde **Artevelde** en de Britse kustvaarder **Seacon**. Deze laatste zonk na vijf minuten. De opvarenden konden allen gered worden en er waren zelfs geen gekwetsten. Maar de boeg van de **Artevelde** liep grote schade op. Veertig dagen nadien was hij opnieuw in de vaart.

1979: Op 30 mei kwam de **Prinses Maria-Esmeralda** (1975) in aanvaring met de kustvaarder **Eleonora**, die kort na de aanvaring zonk. Ook hier konden alle opvarenden, waaronder twee gekwetsten, worden gered. De car-ferry liep slechts lichte materiële schade op.

1981: Op 14 augustus had er, bij dichte mist midden in het Kanaal tussen Dover en Calais, een bijna fatale botsing plaats tussen de draagvleugelboot **Princesse Clémentine** en de Zweedse cargo **Buenos Aires**. Met een snel manoeuvre kon de kapitein van de jetfoil rakelings wegscheren langs de romp van de Zweed, waarbij alle opvarenden de schrik van hun leven beleefden. Alles beperkte zich tot lichte materiële schade. De jetfoil was pas twee maanden in dienst.



■ De Britse ferry Vortigern liep op 4 maart 1982 vast op een strandhoofd te Oostende (RC)

Spoed en tegenspoed na WO II

In datzelfde jaar sloeg, na een groot onderhoud van de hoofdmotoren, een motor van de **Koningin Elisabeth** (1957) op hol. Blijkbaar was men de motor vergeten te koppelen aan zijn belasting. Omdat de motor moeilijk kon stilgelegd worden was de krukas 175° verdraaid. Na zes dagen hard werken slaagde men er - met een thermisch procédé dmv. vloeibare stikstof - in om de krukas op haar plaats te krijgen. Dit procédé werd beschouwd als een unicum in de wereld.

Begin 1978 werd de **Prince Philippe** (1948) voor de duur van drie jaar verhuurd aan de Zweedse rederij Stroemme Line voor het organiseren van kruisvaarten in de Scandinavische wateren. Het schip werd **Stroemme Rex** herdoopt. Begin april van dat jaar veroorzaakte een defecte uitlaatcollector een ontplofing in de machinekamer. De pakketboot werd te Oskarham hersteld. Twee maanden later brak brand uit voor de kust van Jutland. Het schip brandde volledig uit en zonk. Op datzelfde schip was ook al op 30 mei 1966 brand ontstaan terwijl het gemeerd lag aan de kaai in Oostende.

Men kon de brand gemakkelijk bedwingen en er vielen toen geen slachtoffers aangezien er slechts enkele bemanningsleden en geen passagiers aan boord waren.

De start van de 'RMT' in 1971

De Staatslijn Oostende-Dover werd op 1 november 1971 overgedragen aan de nieuw opgerichte Regie voor Maritiem Transport / Régie de Transports Maritimes (RMT/RTM). Bedoeling was een meer efficiënte uitbating mogelijk te maken door verzelfstandiging van de lijn. De Staat bleef eigenaar van het materieel maar de uitbating werd aan de Regie toevertrouwd met de opdracht zichzelf te bedruipen (dat was tenminste de bedoeling!). Op het einde van dat jaar trad de Regie toe tot Sealink, het samenwerkingsverband tussen British Rail, de Franse spoorwegen en de Stoomvaartmaatschappij Zeeland.

Vanaf 1 juli 1972 kwamen, voor de nieuwe car-ferrydienst Oostende-Folkestone, geregeld schepen van de Britse spoorwegen naar Oostende. Dat waren o.m. de **Hengist**, de **Horsa** en later de **Vortigern**. Velen zullen zich nog herinneren hoe deze laatste op 4 maart 1982 bij redelijk hoog water vastliep op een strandhoofd in Oostende. Vermoedelijk zag de kapitein dat hij wegens de sterke stroming de havengeul niet zou halen en liet hij vlug het schip over stuurboord wegdraaien. Het voorschip liep echter vast op de golfbreker ter hoogte van het Kursaal. Onder grote volkstoeloop werden bij de volgende hoogwaterstanden pogingen ondernomen om het schip vlot te krijgen. Het was een enig zicht en op de derde dag slaagde men erin met behulp van vijf krachtige sleepboten het schip Oostende binnen te slepen. Voorlopige herstellingen werden uitgevoerd op het vlottend dok van het Zeewezen.

De RMT en de 'roro'

De nieuw opgerichte RMT vergde een heel nieuwe structuur. De algemene leiding werd, onder het gezag van de minister van Verkeerswezen, toevertrouwd aan de directeur-generaal. Deze laatste werd bijgestaan door vijf directeurs die elk de verantwoordelijkheid droegen voor één van de volgende directies: handelsdirectie, personeelsdirectie, financiële directie, directie materieel en last but not least de directie productie, die instond voor de planning van de overvaarten. Bij de start beschikte de RMT over tien operationele schepen nl. vier car-ferry's en zes pakketboten, plus nog enkele in reserve. Na korte tijd werden echter alle 'zuivere' pakketboten (uitsluitend passagiersvervoer) verkocht. Enkel de jongste, de **Prinses Paola**, bleef tijdens het zomerseizoen actief en werd voor de rest in reserve gehouden van 1984 tot 1989. Op korte termijn werden vijf zogenaamde 'multi purpose' schepen gebouwd:



■ Vanaf 1980 zette de RMT twee jetfoils of draagvleugelboten in op de lijn Oostende-Dover. In 1997 werd deze activiteit gestaakt en de jetfoils doorverkocht. In beeld resp. de *Princesse Clémentine* naast de ferry *Prins Albert* bij het verlaten van de haven van Oostende, en de *Prinses Stephanie* in zijn nieuwste kleuren, varende in Japan onder de naam *Seven Island Niji* (AG)

polyvalente vaartuigen, zowel voor passagiers als voor voertuigen. Zo origineel is die benaming niet aangezien sedert 1936 alle car-ferry's zowel passagiers als wagens vervoerden. Wel is het zo dat het aan- en afrijden van de wagens op de nieuwe ferry's heel wat sneller en vlotter gebeurde, vermits ze zowel een hek- als een boegdeur hadden. m.a.w. het waren roro ("roll on, roll off") schepen, waarvan we intussen weten hoe gevaarlijk ze kunnen zijn met hun diverse doorlopende dekken zonder waterdichte compartimenten. Dergelijke schepen worden voortgestuwd door sneldraaiende dieselmotoren, klein van omvang en geplaatst diep in de buik van het schip. Ze maken een hels lawaai en veroorzaken hevige trillingen waardoor geregeld brandstofleidingen losraken, met brandgevaar als gevolg. Met het oog op het onderhoud van die schepen werd de capaciteit van het vlottend droogdok verhoogd.

Hovercrafts en jetfoils

Op 27 mei 1978 'landde' de Britse hovercraft **Princess Anne** op het strand van Oostende nabij de Thermen. Deze hydrofoil of luchtkussenboot van het type 'Super-4' kon 450 passagiers en 65 personenwagens vervoeren en deed over de afstand Dover-Oostende slechts 90 minuten. De directie van de RMT maakte er een proefvaart mee. Het opzet ging echter niet door omdat er gezegd geen belangstelling was van het Oostendse stadsbestuur. Twee jaar later, in 1980, zette de RMT twee jetfoils (draagvleugelboten) in tussen Oostende en Londen. Het waren de gecharterde P&O jetfoils **Jetferry One** en **Flying Princess**, die tot 250 passagiers konden vervoeren. Dagelijks waren er drie overvaarten in beide richtingen. In Oostende meerden ze aan in het

Vuurtorendok. De passagiers werden per autobus van en naar het station gebracht. In 1981 schafte de RMT twee nieuwe jetfoils aan, een verbeterde versie van de door P&O ingezette jetfoils. Ze kregen de namen **Prinses Stephanie** en **Princesse Clementine**. Ze boden plaats aan 316 passagiers en met 8 bemanningsleden voeren ze, of beter gezegd, vlogen ze naar Dover. Begin 1983 werd er te Dover een nieuwe jetfoilterminal gebouwd. Het betrof in feite de te Vlissingen omgebouwde **Reine Astrid** (1952): voor- en achtersteven waren weggenomen, evenals de brug, de masten en de schoorsteen; de totale lengte bedroeg nog 85 meter.

Over witte olifanten en jumbo's

In 1982 werd de **Stena Nautica** van de Zweedse rederij Stena door de RMT gecharterd: 1200 passagiers en 450 personenwagens konden worden meegenomen. Binnenscheeps waren er beweegbare dekken en met één dek opwaarts bedroeg de laadcapaciteit 650 passagiers en 70 zware vrachtwagens. In 1983 kocht de RMT dit schip en doopte het om tot **Reine Astrid**. In de loop van datzelfde jaar charterde de RMT een ander schip van dezelfde rederij, nl. de **Stena Nordica**. Dat schip was merklijk groter dan het andere en het kon 1500 passagiers en 425 auto's vervoeren. Het stond volledig in de witte verf en werd door het personeel "De Witte Olifant" genoemd! In mei 1986 kwam een einde aan de charterovereenkomst.

In 1985 startte men bij Cockerill in Hoboken met ombouwingswerken aan de drie laatst gebouwde ferry's nl. de **Prinses Maria-Esmeralda**, de **Princesse Marie-Christine** en de **Prins Albert**. De schepen werden horizontaal middendoor gesneden

en tussen beide delen werd een vijf meter hoog dek bijgeplaatst, zodat meer en grotere vrachtwagens en autobussen vervoerd konden worden. Deze zogenaamde 'jumbo ferry's' werden er zeker niet mooier op maar hun vervoercapaciteit verhoogde aanzienlijk.

Net geen 150 jaar 'Oostende-Dover'

De poolovereenkomst tussen RMT en Sealink verliep op 31 december 1985. Ze werd door de RMT niet vernieuwd omdat zij oordeelde dat de door Sealink gestelde voorwaarden niet aanvaardbaar waren. Een samenwerkingsakkoord werd getekend met Townsend Thoresen. Vanaf 1 januari 1986 werden onze vaartuigen in de kleuren van deze laatste rederij geschilderd en haar naam verving Sealink op de rood-oranje romp. Maar niet voor lang want in 1989 werd Townsend Thoresen overgenomen door P&O European Ferries, die de poolovereenkomst met RMT overnam. Opnieuw veranderden onze schepen van kleur: de romp kreeg de prachtige blauwe kleur van P&O met een lichtblauwe bies ter hoogte van het vrijboord. Maar de overeenkomst, die verviel op 31 december 1993, werd niet vernieuwd. Na lange onderhandelingen gaf men de voorkeur aan een samenwerking met de Finse rederij Sally Line en werd een poolovereenkomst voor de duur van vijf jaar getekend. Ingevolge deze overeenkomst kon de RMT vanaf 1994 niet langer op Dover varen en werd gekozen voor Ramsgate als aanleghaven in Engeland. Hiermee was de 147-jarige Oostende-Dover lijn geschiedenis geworden!

De nieuwe bestemming was geen financieel succes, o.m. wegens de slechte verbinding met Londen. Op de koop toe stortte de gloednieuwe speciaal voor de **Prins Filip** gebouwde in- en ontschepingsbrug in, waar-

1



2



bij enkele passagiers het leven lieten en andere gewond geraakten. Overigens waren de vooruitzichten niet rooskleurig. Omdat per einde 1996 enkel de **Prins Filip** zeewaardig zou zijn conform de nieuwe veiligheidsnormen, stelde zich de vraag of zware investeringen in de andere ferry's nog verantwoord waren. Einde 1996 besloot de regering dan ook onze nationale lijn op te doeken met ingang van 1 maart 1997. Op 28 februari had een laatste overtocht plaats met de **Prins Filip** en de **Prins Albert**. Afgeladen vol met Oostendenaars gold deze reis als een afscheid gepaard aan een zekere trots, want onze overzetsdienst had 150 jaar bestaan. Bij het binnenlopen van Oostende bliezen de schepen onophoudelijk, als laatste groet aan een mooi en rijk verleden, waarbij iedereen de tranen in de ogen kreeg...



3

■ Hoezeer het uitzicht van een schip kan veranderen in functie van praktische noden of bestuurlijke overeenkomsten blijkt mooi uit volgende beeldenreeks van de *Princesse Marie-Christine* (PMC). Het schip kwam in de vaart en voer tot 1986 in zijn zwart-witte jasje eigen aan de poolovereenkomst tussen de RMT en Sealink (foto 1). In 1985 werd de PMC omgebouwd tot jumbo ferry, door het horizontaal middendoor te zagen en tussen beide delen een vijf meter hoog dek in te passen! In 1986 onderging de PMC dan een 'kleurverandering', volgend op de beëindiging van de overeenkomst met Sealink en de nieuwe deal met Townsend Thoresen (foto 2). Maar niet voor lang want in 1989 werd Townsend Thoresen overgenomen door P&O European Ferries, die de poolovereenkomst met RMT overnam. De romp kreeg de typisch blauwe kleur van P&O met een lichtblauwe bies ter hoogte van het vrijboord (foto 3). In 1991 volgde een opfrissing met hergebruik van de historische 'Oostende-Dover' fries (foto 4). En ook na de opdoeking van de RMT in 1997 bleef de PMC varen. Tot op vandaag is ze actief op de lijn Oostende-Ramsgate onder de naam Primrose, en in een kleedje van Trans Europa Ferries (foto 5)(AG)



4



5



■ De trots van de RMT, de Prins Filip, bij het verlaten van de Boelwerf in Temse in 1992... en in zijn huidige vorm, onder de naam Norman Spirit varende van Le Havre naar Portsmouth (AG)

Tussen 1846 en 1997 werden meer dan 60 verschillende pakketboten ingezet op de lijn Oostende-Dover. Bijna vijftig van deze schepen werden in België gebouwd (bij Cockerill, Boel of Beliard-Crighton). De allereerste pakketboten waren maar een 50 m lang. De Prins Filip was met zijn 163 m lengte niet alleen de grootste, maar ook de laatste... (RC)

Naam	In dienst	Lengte (m)	Snelheid (kn)	Gebouwd	Verdere bestemming
Chemin de Fer	1846-1872	51	14	Blackwall (UK)	1852: Calais-Dover (onder naam Diamant); 1890: Le Havre-Deauville; 1900: uit dienst
Ville d'Ostende	1847-1872	52	13	Cockerill	1852: omgedoopt tot Rubis ; 1874: stationair opleidingsschip voor scheepjongens te Oostende
Ville de Bruges	1847-1872	52	13	Cockerill	1852: omgedoopt tot Topaze
Emeraude	1863-1892	51,5	13	Cockerill	1893: naar Loodswezen, veelvuldig gebruikt als sleepboot, soms visserijwacht of hydrografische dienst; 1914: gezonken door Belgische Genie
Belgique	1863-1869	55,5	15	Cockerill	1919: naar Loodswezen/hydrografie Schelde (ter vervanging Emeraude); 1923: gesloopt
Scud	1863-1864	50		London	was gehuurd
Princesse Clémentine	1863-1864	50		Liverpool	was gehuurd
John Penn	1864-1868	57,6	14	London	omgedoopt tot Perle
Queen of the French	1864-1868	52,5	14	Blackwall	omgedoopt tot Saphir
Louise-Marie	1867-1893	65,3	16	Cockerill	1894: gesloopt
Leopold I	1868-1893	65,3	16	Cockerill	1894: stationair scheepjongensschool Oostende
Marie-Henriette	1869-1893	65,3	16	Cockerill	1919: gesloopt
Comte de Flandre	1870-1893	65,3	16	Cockerill	1894: gesloopt
Comtesse de Flandre	1870-1889	65,3	16	Cockerill	middendoor gevaren door zusterschip Marie-Henriette
Prince Baudouin	1872-1896	65,3	16	Cockerill	1897: gesloopt
Parlement Belge	1873-1896	65,3	16	Cockerill	1897: gesloopt

Naam	In dienst	Lengte (m)	Snelheid (kn)	Gebouwd	Verdere bestemming
Prince Albert	1886-1910	88,6	19	Cockerill	1911: verkocht aan Turkije
Ville de Douvres	1887-1910	88,6	19	Cockerill	1911: verkocht aan Turkije
Flandre	1888-1914	88,6	19	Cockerill	1915: aanvaring met O.7 Hélène ; 1918: tot zinken gebracht door terugtrekkende Duitsers aan oosterstaketsel Oostende
Freia	1887-1889	71,8	16	Hamburg	was gehuurd
Manx Queen	1888-1889		15,5	Greenock	was gehuurd
Princesse Henriette	1888-1920	91,6	21	Dumbarton	gesloopt te Gent
Princesse Joséphine	1888-1914	91,6	21	Dumbarton	1918: door terugtrekkende Duitsers te Brugge tot zinken gebracht (+ ter plaatse gesloopt)
Leopold II	1893-1920	108	22	William Denny	1920: geruild tegen twee trawlers Royal Navy
Marie-Henriette	1893-1914	108	22	Cockerill	1914 (24 okt): vergaan te Barfleur (F)
Rapide	1895-1923	95,6	20,8	Cockerill	1924: gesloopt te Dordrecht
Princesse Clémentine	1897-1927	108	22,1	Cockerill	1923: gesloopt te Kopenhagen
Princesse Elisabeth	1905-1930	109	24,6	Cockerill	1931: stationair opleidingsschip Marineschool Oostende; 1934: gesloopt
Jan Breydel	1910-1932	110	24,2	Cockerill	1933: gesloopt te Gent
Pieter De Coninck	1910-1932	110	24,2	Cockerill	1933: gesloopt te Gent
Stad Antwerpen	1913-1934	95,4	24	Cockerill	gesloopt te Gent
Ville de Liège	1914-1934	95,4	24	Cockerill	1935: verbouwd tot car-ferry (als London-Istanbul)
Princesse Marie-José	1923-1945	110	24,2	Cockerill	1929: proeven om van kolen op gasolie over te schakelen; kazerneschip Zeemacht; 1947: gesloopt te Brugge
Prinses Astrid	1930-1949	110	24	Cockerill	1949 (21 juni): op mijn gelopen
Prince Léopold	1930-1944	110	24	Cockerill	1944 (29 juli): getorpedeerd
Prince Charles	1930-1958	110	24	Cockerill	1960: gesloopt
Prinses Jos.-Charlotte	1930-1948	110	24	Cockerill	1950: gesloopt te Antwerpen
Prince Baudouin	1934-1964	110	25,2	Cockerill	1964: Sidmar kantoren/rest. Hotel; 1969: gesloopt
Prins Albert	1937-1968	113,6	25,4	Cockerill	1970: gesloopt
Prince Philippe	1940-1941	113,6	25,4	Cockerill	1941: gezonken na aanvaring
London-Istanbul	1936-1949	95,4	23	Cockerill	1949: zware machineaverij en opgesleept naar Antwerpen voor sloop
Koning Albert	1947-1974	110	24	Cockerill	
Prince Philippe	1948-1972	110	24	Cockerill	1973: voor drie jaar verhuurd aan Zweedse rederij, datzelfde jaar vergaan tgv. brand
Car-ferry	1949-1975	113,6	22	Cockerill	omgedoopt tot Prinses Joséphine-Charlotte ; 1976: verkocht aan Blance Compania Naviera (Panama) onder naam Leto
Ijzer ("Bibberschip")	1954-1972	67	15	Beliard-Crighton Oostende	verkocht aan veehandelaar voor vervoer levend vee van Ierland naar België; 1984: gesloopt
Roi Léopold III	1956-1977	108,5	24	Cockerill	1978: verkocht aan Griekenland onder naam Najd
Koningin Elisabeth	1957-1977	108,5	24	Cockerill	verkocht aan Cyprus onder naam Abna en ingeschreven Limassol
Reine Astrid	1958-1979	108,5	24	Cockerill	1982: verbouwd tot jetfoilterminal voor Dover
Artevelde	1958-1975	111	22	Cockerill	1976: verkocht aan Griekse reder onder naam Aigaion voor dienst Griekenland-Italië
Koningin Fabiola	1962-1983	111	22	Boelwerf	verkocht aan Griekse reder en doorverkocht aan Stern-Line onder naam Bergama
Princesse Astrid	1963-1983	111	22	Boelwerf	verkocht aan Griekse reder
Roi Baudouin	1965-1983	111	22	Cockerill	verkocht aan Griekse reder onder de naam George B. (Elefsina)
Prinses Paola	1966-1985	111,6	24	Cockerill	1985: verkocht aan Griekse rederij onder naam Saint-Lucie , later naar USA als Sea Palace en als casinoschip Tropicana vanuit Miami naar de Bahamas; later met rederij Tropic Sea voor party cruises tot in Europa; gesloopt in 2007

Naam	In dienst	Lengte (m)	Snelheid (kn)	Gebouwd	Verdere bestemming
Prince Philippe	1973-1986	118	22,5	Boelwerf	1986: verkocht aan Italië voor ferrydienst onder naam Moby Love 1993: doorverkocht aan Griekenland en daar als Express Limnos in 2007 nog steeds varend
Prince Laurent	1974-1997	118	22,5	Boelwerf	verkocht aan Griekenland onder naam Ionian Express en vervolgens aan Strintzis onder naam Superferry II ; nu rederij Blue Ferries te Rafina
Prinses Maria-Esmeralda	1975-1997	118,4	22,5	Cockerill	ingeschreven te Duinkerke onder naam Westeria ; doorverkocht aan rederij Limadet onder naam Beni Ansar te Almeria
Princesse Marie-Christine	1975-1997	118,4	22,5	Cockerill	verkocht aan Trans Europa Ferries onder naam Primrose (ingeschreven Limassol); vaart nu nog steeds op Oostende-Ramsgate
Prins Albert	1978-1997	118,4	23	Cockerill	verkocht aan Trans Europa Ferries onder naam Eurovoyager (ingeschreven Limassol); vaart nu nog steeds op Oostende-Ramsgate
Stena Nautica	1982-1997	120	16	Bremershaven	1983: naam gewijzigd naar Reine Astrid ; verkocht aan Portugese rederij en doorverkocht aan Marokkaanse Comonav; vaart onder naam Al Mansur tussen Tangiers en Algeciras (zou nu ook op Almeria varen)
Stena Nordica	1983-1986	125	18	Joegoslavië	bijnaam " De Witte Olifant "; was gehuurd
Princesse Clémentine (jetfoil)	1981-1997	27,4	42-45	Boeing Seattle	verkocht aan Duitsland voor lijn Hamburg-Helgoland onder naam Adler Blizzard ; doorverkocht aan Japan onder naam Seven Island Yume
Prinses Stéphanie (jetfoil)	1981-1997	27,4	42-45	Boeing Seattle	verkocht aan Duitsland voor lijn Hamburg-Helgoland onder naam Alderney Blizzard ; doorverkocht aan Japan onder naam Seven Island Niji
Prins Filip	(1991) 1992-1997	163	21	Boelwerf	verkocht aan Stena Line onder naam Stena Royal (ingeschreven Hamilton/Bermuda); voer op Zeebrugge in 1998; later doorverkocht aan P&O voor lijn tussen UK en Ierland onder naam Aquitaine ; in 2005: doorverkocht aan de rederij L.D.Lines voor lijn Le Havre-Portsmouth onder naam Norman Spirit

Naschrift

Er zal altijd wel een overzet naar Engeland onder een of andere vorm opduiken. Zo was er de pool Holyman-Sally die de Ramsgate lijn verder zette met de **Holyman Rapide** en de **Holyman Diamant**, maar die dienst kwam reeds in 1998 in moeilijkheden en werd stopgezet. Hoverspeed nam dan de toeristische trafiek over en charterde beide vaartuigen, die respectievelijk de naam **Rapide** en **Diamant** kregen, en liet ze opnieuw naar Dover varen. De overtocht nam 1u40 in beslag. Op 8 februari werden beide vaartuigen vervangen door twee superseacats, die op twee dekken 750 passagiers en 150 personenauto's konden vervoeren in één uur tijd. Na een zeer goede start daalde echter het passagiersaantal tijdens de wintermaanden en begin 2003 hield Hoverspeed het voor bekeken. Af en toe duiken berichten op als zouden oudgedienden van Hoverspeed overwegen opnieuw superseacats in te zetten tussen Oostende en Dover...

De ro/ro trafiek op Ramsgate werd overgenomen door de Sloveense rederij TransEuropa Ferries. Met succes, want de vloot breidde aanvankelijk bestendig uit en tot tien overvaarten per etmaal vinden plaats in beide richtingen. Sedert 20 juli 2004 zijn

passagiers die met hun auto oversteken aan boord toegelaten. Hopelijk zullen weldra ook niet-gemotoriseerde passagiers mee kunnen varen. Momenteel varen in hun vloot twee ro-ro ferryboten van de vroegere RMT nl. de ex-**Princesse Marie-Christine**, onder de naam **Primrose**, en de ex-**Prins Albert**, onder de naam **Eurovoyager**. De schepen van de Trans Europa Shipping Ferries varen onder de Cypriotische vlag en zijn ingeschreven in Limassol. In februari 2007 steeg het aantal passagiers tot meer dan 200.000 op bovenvermelde schepen en op de **Oleander** en de **Larkspur** (deze laatste ingeschreven te Nassau). Volgens een persmededeling van 18 januari 2007 onderhandelen zowel een Franse als een Britse rederij om ook vanuit Oostende een zeer snelle passagiersdienst op te richten naar Engeland...

Met dank aan

We houden eraan de heren August Goethaels en Eddy Lannoo in het bijzonder te danken voor het ter beschikking stellen van prachtig illustratiemateriaal en voor het enthousiasme waarmee geassisteerd werd bij het tot stand komen van deze bijdrage.

Referenties

Naast aantekeningen uit persberichten door Edouard Vanalderweireldt vanaf 1918 tot 1939, werden ook heel wat persoonlijke aantekeningen verwerkt uit pers- en radioberichten (periode 1945-2006). Andere bronnen waren:

- BELGISCHE VISSCHERIJ-ALMANAK. P. Vandenberghe & A. Callant: Oostende, Belgium.
- BORREY, R. (1982). Oostende-Dover-Folkestone 1846-1982. Eigen beheer: Oostende, Belgium. 117 pp.
- GEVAERT, F. (1970). Vijfkwart Eeuw Male 1846-1971. Een bijdrage tot de geschiedenis van het gewest Oostende. Heemkring Ter Cuere: Bredene, Belgium. 80 pp.
- SCHUTTEVAER: Vakblad voor Rijn- en binnenvaart, kust- en zeevaart, visserij, scheepsbouw, offshore, recreatie- en chartervaart. MYBusinessmedia: Deventer, The Netherlands. ISSN 0165-490X. Vol. 95(6) 1983.
- VAN ALDERWEIRELDT, M.R.H. (1997). Het gulden boek van de maildienst: korte historie van de lijn Oostende-Dover in 250 unieke foto's. Devriendt: Koekelare, Belgium. 175 pp.
- WANDELAER ET SUR L'EAU: Revue maritime belge. Maurice Pauwaert: Gent, Belgium. Vols. 1931 & 1945.

CIS DE STRANDJUTTER

Hij kent het strand als geen ander. Strandjutten is zijn passie en passie is er om gedeeld te worden met anderen. Klaar om je te laten inwijden in de mysteries van de meest gekke strandvondsten?

BLOEMEN OP HET STRAND ?

Het strand, dat is toch een kale zandvlakte en zand een vervelend goedje dat bij het minste zuchtje wind weg waait? Hoe zouden daar nu planten, laat staan bloeiende planten, kunnen groeien? En, strandbloemen, zijn dat niet die kleurrijke gevallen van crêpe papier (zie vorige Grote Rede) die kinderen verkopen voor een handvol schelpen? Maar *echte* bloeiende planten op het strand? Wie daar leeft moet wel erg goed aangepast zijn.

DE ZEERAKET: GEWAPEND VOOR DE STRIJD

Wel, de zeeraket is zo'n plantje. Het groeit uitgerekend in het vloedmerk, precies op de grens van water en land, waar aangespoelde organische resten voor net genoeg voedsel zorgen om te overleven. Dat vloedmerk is al helemaal een barre omgeving, blootgesteld aan weer en wind en aan de zoute golven, om nog maar van alle menselijke activiteiten (strandvegen, handdoekjes uitspreiden om op te zonnen, putjes graven...) te zwijgen.

Zeeraket kan zowat 60 cm hoog worden, maar dikwijls blijven de plantjes veel lager, zeker op plaatsen waar de elementen vrij spel hebben. De stengel is vertakt, dik en sappig, en de bladeren vlezig (succulent). Zo kan water worden opgeslagen in het

droge milieu van het hoogstrand. Het onderste en het middelste blad zijn vaak diep ingesneden. Net zoals andere planten die in gelijkaardige omstandigheden leven, heeft ze een groene kleur met een wat blauwachtige zweem. Dat komt door een waslaagje dat de planten bedekt en beschermd.

DRIE TRUCKS OM TE REIZEN

Zeeraket bloeit bij ons van juni tot oktober. De bloemetjes zijn roze tot wit, met kroonbladen van zowat 1 cm lang. Wanneer die uitgebloeid zijn en bevrucht, dan komen er typische vruchtjes aan de plant. Ze bestaan uit twee delen: een bovenste stuk (de snavel), dat bij sommige vruchten bij rijpheid snel afvalt en een onderste deel (het hauwtje), dat langer aan de plant blijft vastzitten. De hele vrucht, maar vooral de snavel, heeft een kurkachtige wand waardoor na

afvallen de snavel desnoods meerdere maanden kan blijven drijven. Op die manier worden de zaden verder verspreid. De zaden die in het onderste deel blijven, vallen dicht bij de moederplant op de grond en vormen daar een nieuwe voorraad voor het volgende jaar.

Maar zeeraket heeft nog een andere wijze om zich te verspreiden. Wanneer de plant in de nazomer is uitgebloeid en grote delen zijn afgestorven, kan de wind delen of volledige plantjes loswaaien en in beweging brengen. Tijdens zo'n helse tocht laat de plant, elke keer wanneer ze ergens de grond raakt, zaden vallen. Op deze manier kunnen sommige "rollers" behoorlijke afstanden afleggen.

Tot spijt van wie het benijdt heeft de naam zeeraket zelf niets met verspreiding over grotere afstanden te maken. "Raket" heeft immers niets van doen met wapen- of ruimtevuigen, maar verwijst naar de Latijnse benaming van een verwant en gelijkend familielid: de kool *eruca* (denk ook aan raketsla, waterkers, etc.). Of zeeraket ook eetbaar is, is me niet bekend.

SLECHTS EEN TIJDELIJK BESTAAN

Zeeraket heeft overigens nog iets bijzonders. Het is één van die planten die het zand kunnen temmen, en met verve, het is een natuurlijke zandvanger. Terwijl de plantjes groeien, vangen ze het stuivende zand. Dat hoopt op rond de planten, die daardoor almaar hoger gaan uitgroeien. Het lijkt wel of ze erdoor gestimuleerd worden. De geleidelijk ontstane verhoging kan zelfs uitgroeien tot een embryonaal duin. Toch zijn al die inspanningen meestal maar tijdelijk. Tijdens opeenvolgende herfst- en winterstormen wordt komaf gemaakt met de meeste van deze dappere pioniers. Zeker als die met een hoog springtij gepaard gaan worden de zeeraketplantjes gemakkelijk overspoeld en losgetrokken. Het volgende voorjaar begint het hele proces weer opnieuw. Maar als een pol meer dan een zomer standhoudt - bijvoorbeeld met de hulp van andere pioniers zoals biestarwergas - kan ze uitgroeien tot een echt duin. En duinen zijn nog steeds de beste kustverdediging.

Een dapper geval die zeeraket. Je kunt hem nog op verschillende plaatsen lang onze kust in actie zien. Alleen, tegen bulldozers en strandvegen, moet hij de duimen leggen... En of je voortaan wilt uitkijken waar je je badhanddoek neervlijt, je zou wel eens een fragiel plantje kunnen platdrukken!



MD



MD



FK

FK

DE VRUCHTEN VAN DE ZEE



We willen met zijn allen ook in de toekomst vis-, schaal- en schelpdieren kunnen blijven eten. Vis is immers lekker en gezond! En als consument weten we graag wat we eten. Is de vis wel van goede kwaliteit? Hoe groot zijn de respectievelijke visbestanden? Wordt er op een duurzame wijze gevestigd, gekweekt en verwerkt? Via deze rubriek helpen we je in je zoektocht, door nieuwe initiatieven, technieken en wetenschappelijke kennis over al het lekkers uit de zee de revue te laten passeren.

PANGASIUS: EEN VIS DIE DE KABELJAUW EEN BEETJE DOET VERGETEN?

Onder de naam Pangasius, Panga of Aziatische tong vind je ze tegenwoordig in nagenoeg elke viswinkel. Maar welke vis schuilt achter deze filets? Hij wordt aangeprezen als alternatief in bereidingen met kabeljauw of tong, maar kent een veel lager prijskaartje. Met zijn witte, stevige vlees zonder graten en neutrale smaak, blijkt dit aquacultuurproduct uit Vietnam een schot in de roos op de westerse markt. Oorspronkelijk werd hij enkel voor lokaal gebruik gekweekt, maar de laatste 10 jaar is de jaarlijkse productie opgeklimmen tot 1 miljoen ton. De vis wordt ter plaatse verwerkt en vindt als diepvriesfilet zijn weg naar de keukens over de hele wereld. Een weg die blijkbaar open lag, nu de aanvoer van de traditionele consumptiesoorten beperkter is als gevolg van uitgeputte stocks, overbevissing en quotabeperkingen. Bijna 4% van de totale Vietnamese export komt in België terecht.

‘TRA’ EN ‘BASA’ GEZELLIG SAMEN IN DE MEKONG DELTA

De naam Pangasius is de wetenschappelijke, Latijnse benaming. De soort heeft nog geen officiële Nederlandse naam (“Panga” is overigens de officiële Nederlandse naam van een andere vis: de Zuid-Afrikaanse zeekarper *Pterogymnus lanarius*). Pangasius is geen zeevis maar een geslacht van zoetwaterbewonende katvissen. De soorten die op ons bord belanden, komen enkel voor in de



VL

Mekong delta. Op ‘amper’ 9000 ha wordt in kleine en middelgrote bedrijfjes vooral *Pangasius hypophthalmus* (lokale naam ‘Tra’) en in mindere mate *Pangasius bocourti* (‘Basa’) gekweekt. In kweekvijvers, drijvende kooien of met netten afgesloten zones aan de rivieroever kunnen ze in zeer hoge dichtheden worden gehouden (tot 150 dieren per m³).

EEN HARDE JONGEN... ZONDER TANDEN

Pangasius stelt niet veel eisen aan zijn omgeving of aan zijn voedsel, en is zeer robuust tegenover ziektes. Hij overleeft in water met weinig zuurstof en *P. hypophthalmus* schakelt indien nodig over op luchtademhaling. Het zijn alleseters die voldoende nemen met veel kleinere hoeveelheden vismeel en visolie dan het geval is bij zalm, kabeljauw of tarbot. Een ontegensprekelijk pluspunt als men bedenkt dat vismeel en visolie, toegevoegd aan voeders in de aquacultuur, afkomstig zijn van in het wild gevangen zeevissen! Het toegediende voedsel bestaat traditioneel uit rijstzemelen, vermengd met vismeel of slachtafval van de lokale Pangasius-verwerkingfabriek. Het mengsel wordt met een gehaktmolen klaargemaakt op de oevers van de vijvers. De vissen hebben geen tanden en pikken het voedsel op van de bodem. Het teveel aan voedsel vervuult de bodem en het water. In de drijvende kooien, waar ook het voedsel moet blijven drijven, werkt men met industriële korrels. Deze kunnen efficiënter toegediend worden en vervuilen minder.

OP ZES MAAND TIJD SLACHTRIJP!

De kweekbiologie van beide soorten is vrij goed gekend. Sinds 1994 is kunstmatige voortplanting mogelijk. Voordien werden

larven uit het wild gehaald, tot de expansie van de Pangasiuskweek de wilde populaties in de Mekongdelta in problemen begon te brengen. In de kweek worden dieren van minimum 4 jaar oud aan een hormonenkuur onderworpen, waarna men de eitjes (0,5-1 miljoen) en het zaad stript, vermengt en na bevruchting verder laat opgroeien. Dit gebeurt met grote zorg in kleine, speciaal daarvoor opgerichte bedrijfjes (broedhuizen). Na 1-2 maand zijn de dieren reeds 3 cm groot en worden ze per stuk doorverkocht aan bedrijven die ze verder opkweken. Volwassen Pangasius kan tot 1,3 meter groot worden en 44 kg zwaar, hoewel ze in de kweek reeds worden geslacht bij een gewicht van 1-2 kg (goed voor iets minder dan de helft aan gewicht in filets). Voor *P. bocourti* duurt dit 12 maanden, voor *P. hypophthalmus* amper 6 maanden. Dit verklaart waarom deze laatste soort de markt domineert.

EN HOE ZIT HET MET DE DUURZAAMHEID?

De immense groei van de kweek en de lage prijzen gaan gepaard met vragen bij de consument over eventueel gebruik van ongewenste chemicaliën en medicatie, traceerbaarheid en eerlijke handel. Bij geïmporteerde Pangasius werden eerder incidentieel residues van malachietgroen en antibiotica teruggevonden. Vietnamese kwekers en verdelers werken steeds meer samen met Europese verdelers en consumentenorganisaties om duurzaamheid en kwaliteit van de productie te garanderen (bv. via WWF’s ‘Pangasius Aquaculture Dialogue’ of PAD).

NF

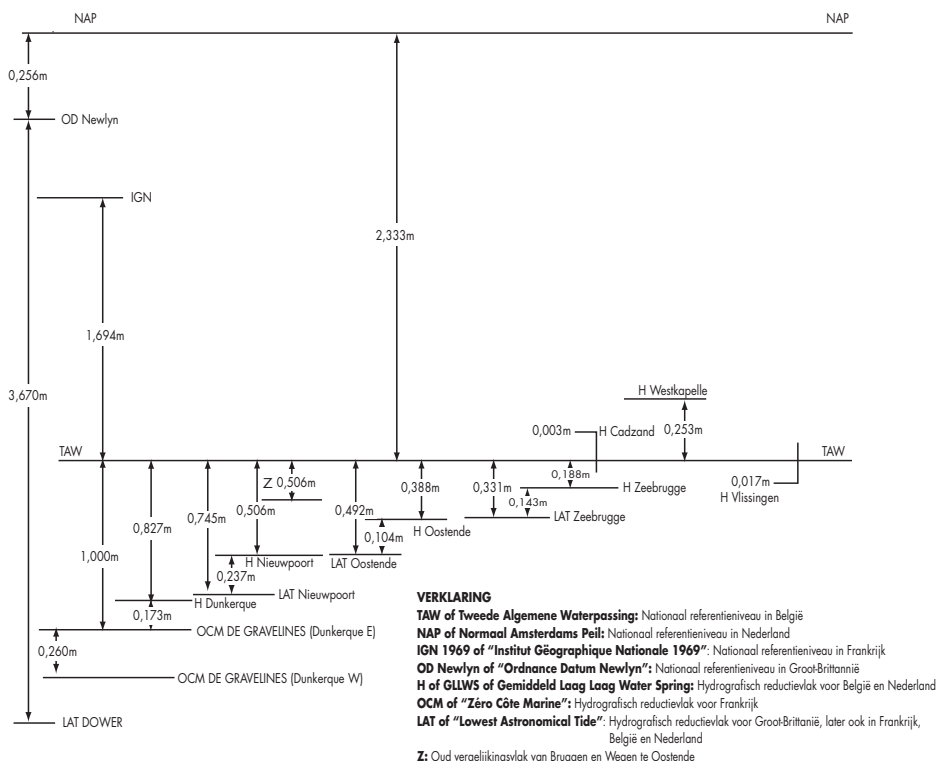
Met dank aan:
Marijke Van Speybroeck en Patrick Sorgeloos
(ARC Universiteit Gent).

A black and white photograph showing the silhouette of a radio tower against a bright, hazy sky at sunset or sunrise. The tower has a complex lattice structure with various antennas and equipment mounted on it. The sun is low on the horizon, creating a strong backlight effect.

Bij het bekijken van een zee- of nautische kaart met dieptelijnen, hoor je wel eens de vraag: hoe bepaalt men het nulniveau t.o.v. dewelke deze dieptelijnen worden uitgedrukt? En is dit een universele methode? Ir. Hans Poppe van de Vlaamse Hydrografie helpt jullie graag verder met deze vraag!

Een vast en nauwkeurig referentievlak (of reductievlak) hanteren ten behoeve van de aanmaak van betrouwbare navigatiekaarten is geen overbodige luxe. Zeker niet in een kustgebied als het onze, dat bezaaid ligt met verraderlijke en ondiepe zandbanken. Wanneer immers overeenkomst kan worden bereikt over een vast nulniveau is het mogelijk om vervolgens de diepte en de verschillen in zeeniveau ten gevolge van de getijden exact te registreren. Zo weet elke schipper, gebruik makende van getijtafels en nautische kaarten, of hij veilig van punt A naar punt B kan varen.

Momenteel worden dieptes op Vlaamse zeekaarten uitgedrukt t.o.v. het referentieniveau GLLWS. Dat staat voor Gemiddelde Laagste LaagWaterstand bij Springtij en wordt berekend als het meerjarige gemiddelde van het laagste laagwater bij springtij van elke maansmaand. Men koos destijds voor dit reductievlak omdat het beantwoordt aan de twee belangrijkste criteria: (1) het geldt voor een voldoende lange termijn, (2) het garandeert een veilige navigatie, omdat het zo laag gekozen is dat het zeeniveau bijna zonder uitzondering boven dit reductievlak ligt (verwarring over – en +tekens op zeekaarten en in getijtafels worden zo maximaal vermeden). Let wel, dit reductievlak is geen plat vlak maar een oneffen oppervlak. Het verbindt immers de per locatie verschillende waarden voor GLLWS. Mede hierdoor kun je ook nergens aan onze kust een vast nulniveau terugvinden in de vorm van een eenduidig merkteken op een kademuur.

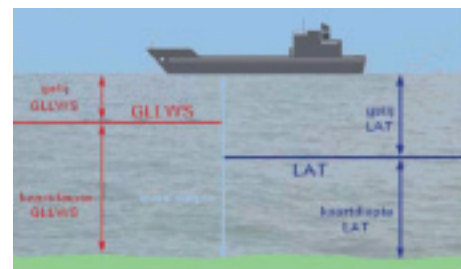


■ Tot voor kort gebruikten de Noordzeeeversaten verschillende nulniveaus of reductievlakken t.o.v. dewelke dieptes en getijdehoogtes worden uitgedrukt. Omdat dit risico's met zich meebrengt bij navigatie, is beslist naar één uniforme standaard te evolueren: LAT. Op de figuur zijn ook de "nationale" referentieniveaus TAW (België), NAP (Nederland), IGN (Frankrijk) en OD Newlyn (UK) weergegeven, die aan land als nulniveau worden gebruikt (VH)

Het probleem met de gebruikte reductievlakken in de Noordzee, is dat iedere oeverstaat tot nu toe zijn eigen hydrografisch reductievlak hanteerde, wat de navigatie bij het overschrijden van de grenzen niet vergemakkelijkte. België en Nederland hielden het bij GLLWS, Frankrijk koos voor zijn OCM of 'Zéro Côte Marine' en Groot-Brittannië liet zijn oog vallen op LAT. Om dit euvel uit de wereld te helpen, is beslist om het reductievlak te standaardiseren naar LAT (= laagste astronomische getij). Deze LAT of laagste waterstand wordt bepaald a.d.h.v. astronomische voorspellingen per positie, en dus niet op basis van gemiddeldes van lange meetreeksen. Een bijkomend voordeel van het LAT-vlak is, dat het getij zeer uitzonderlijk negatief (lager dan het hydrografische nulpunt) zal zijn. Het is net als GLLWS geen plat vlak maar een oneffen referentievlak. Voor onze kust ligt het ca. 10-30 cm lager dan het huidige vlak GLLWS.

LAT of het nieuwe referentieniveau wordt reeds als reductievlak gehanteerd in Groot-Brittannië en Nederland, en bedoeling is dat ook België en Frankrijk binnenkort zullen volgen (zie figuren). De conversie naar LAT is dus gestart in het noordelijke deel van de Noordzee en tegen medio 2008 zullen ook de Belgische zeeakten zijn omgezet.

Hans Poppe
(Vlaamse Hydrografische Dienst)



■ LAT zal vanaf half 2008 ook in België GLLWS vervangen als hydrografisch referentieniveau. Het ligt zo'n 10-30 cm lager dan GLLWS (VH)

DE KUSTBAROMETER



VL

Nemen kustbezoekers de trein voor een dagje uit? Produceren kustgemeentes meer of minder restafval dan vijf jaar geleden? Hoe 'grijs' is de bevolking aan de kust? Zijn de kusthavens belangrijk voor de economie aan zee en verkeren ze in een groeifase? Allemaal interessante vragen die ons nieuwsgierig maken naar de toestand en de evolutie van de kust en de zee. Door deze zogenaamde "indicatoren" of graadmeters in beeld te brengen, proberen wij te achterhalen of de kust voldoende aandacht schenkt aan mens, natuur en economische ontwikkeling.

DE VRAAG:

Stijgt de oppervlakte aan beschermd gebied in de kustzone?

DE INDICATOR:

Oppervlakte beschermd gebied



Ook de Europese Commissie besteedt in haar milieubeleid veel aandacht aan de bescherming van soorten en leefgebieden via de Vogel- en Habitatrichtlijn. Aan de kust valt respectievelijk 49.682 ha en 28.684 ha onder de bescherming van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Het betreft verschillende duin- en poldergebieden, vijf zeegebieden, de IJzervallei en het Zwin. Hiermee behoort België (naast Nederland, Duitsland, Polen en Estland) tot de vijf landen in Europa die hun kusten beter beschermen dan hun binnenland en hierbij meer dan 25% van het areaal hebben aangewezen.

Daarnaast doet ook Vlaanderen inspanningen. De totale oppervlakte aan Vlaamse natuurreservaten beheerd door de overheid bedraagt 1.358 ha, een oppervlakte die dubbel zo groot is als het aandeel zogenaamde 'erkende natuurreservaten' (d.i. in eigendom van particulieren of van natuurverenigingen: 658 ha). Opvallend hierbij is dat in de kustgemeenten vooral Vlaamse natuurreservaten (82%), en veel minder erkende natuurreservaten (13%) voorkomen, en dat vooral schor en duin worden beschermd.

In de periode 1965-1997 bedroeg het gemiddelde aankooptempo slechts 5 ha/jaar. In 1998 werd voor de verwerving in het maritiem duingebied een specifieke cel opgericht, zodat het aankooptempo in 2004 toenam tot 69 ha/jaar. Totaal voor de periode 1997-2005 betekent dit 800 ha. In augustus 2006 werd de Zwinvlakte (180 ha) aangekocht door de Vlaamse overheid.

WAAR WILLEN WE NAARTOE?

Een verdere bescherming van kwetsbaar habitat is essentieel. Toch hebben niet alle maatregelen eenzelfde beschermingsgraad. Zo zijn in het verleden Ramsar- en Vogelrichtlijngebieden alsnog opgeofferd voor andere functies. Het is dan ook belangrijk om voldoende aandacht te schenken aan de inhoud van beschermingsstatuten. Een beschermingsstatuut mag geen lege doos worden.

In het kader van behoud van biodiversiteit en functionaliteit is niet enkel de oppervlakte maar ook de versnippering van belang. Versnipperen van open ruimte en natuurgebieden heeft een nadelig effect op fauna en flora. Ook deze problematiek moet overwogen worden bij het beschermen van gebieden.

Enkel via een doordacht aankoopbeleid en begeleidende beschermingsstatuten kan de nog resterende groene ruimte voor de toekomst worden gevrijwaard tegen al te grote menselijke druk.

HM

WAT IS HET BELANG VAN DEZE INDICATOR VOOR KUSTBEHEER?

De Kust heeft nog mooie stukken natuur. Denk maar aan het Zwin of de duinen in het Westhoekreservaat. Maar de natuur heeft ook te lijden onder de druk van bebouwing, vervuiling, verkeer, recreatie... Het aanduiden van beschermd gebied biedt een zekere garantie tegen ondoordachte veranderingen in landgebruik en andere menselijke activiteiten die de natuurwaarde van een gebied verminderen.

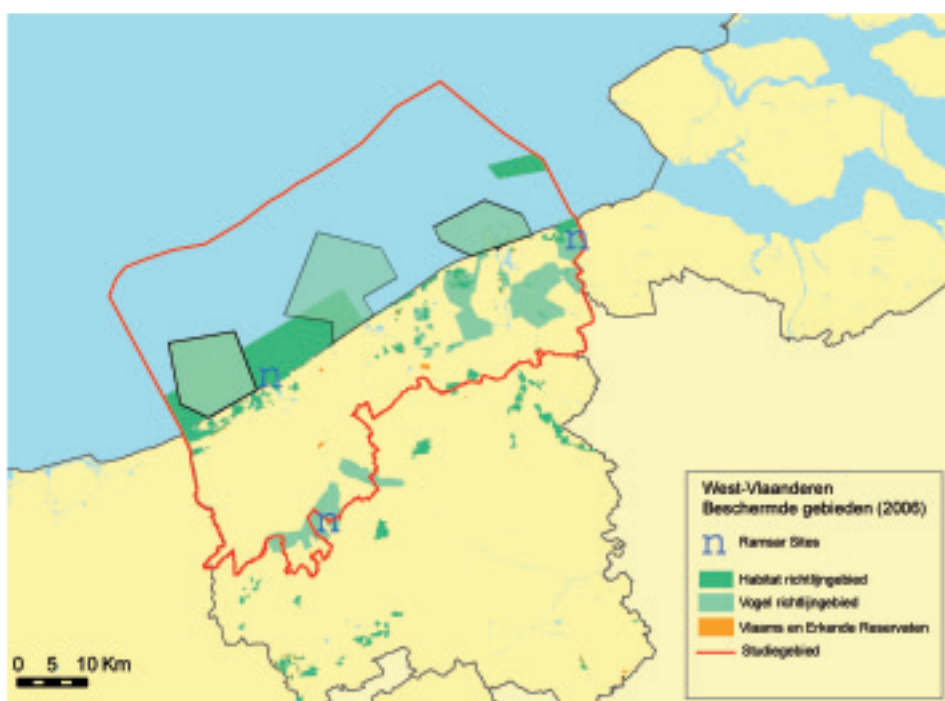
WAT ZEGT DEZE INDICATOR?

Deze indicator geeft een overzicht van de oppervlakte beschermd gebied van alle Vlaamse en erkende Natuurreservaten, Vogelrichtlijngebieden, Habitatrichtlijngebieden en Ramsargebieden, zowel aan de land- als aan de zeezijde.

WAT ZIJN DE RESULTATEN?

In 2005 bedroeg de totale oppervlakte beschermd gebied 85.191 ha: 26.154 ha op land en 59.037 ha op zee. Tegenover 2004 betekent dit een stijging met respectievelijk 530 en 51.269 ha.

Het Verdrag van Ramsar (1971) heeft tot doel soorten die leven in waterrijke biotopen betere overlevingskansen te bieden. Onze kust omvat 4.790 ha met de status van Ramsargebied, waaronder het zeegebied 'De Vlaamse Banken', en de 'Blankaart' en 'de IJzervallei' in het poldergebied.



KUSTKIEKJES



Er wordt wel eens gezegd dat we teveel met de rug naar de zee leven en onvoldoende oog hebben voor wat de kust - vaak in kleine hoekjes - zoal te bieden heeft.

Daarom dagen we jullie uit om het 'nieuwe beeld' te herkennen en ons schriftelijk (naar 'Kustkiekjes', VLIZ, Wandelaarkaai 7, 8400 Oostende) of per e-mail (kustkiekjes@vliz.be, met in subjectline 'Grote Rede nummer 20') te laten weten wat de foto voorstelt. Alle inzendingen worden verwacht tegen uiterlijk 15 januari 2008. Uit deze inzendingen wordt één winnaar geloot, die hiervan voor het verschijnen van het volgende nummer op de hoogte gebracht wordt en een boekenprijs wint. In het volgende nummer kan iedereen het juiste antwoord lezen en wordt je getraceerd op een nieuw raadsel!



■ Wat stelt dit voor en waar werd deze foto genomen? Uit alle juiste inzendingen wordt een winnaar geloot, die een boekenprijs wint

OPLOSSING GROTE REDE 19



■ Deze beeldhouwde handen maken deel uit van het Nationaal Monument voor de Zeelieden dat sinds 1953 het Zeeheldenplein in Oostende siert. Dit monument, van de hand van de Antwerpse kunstenaar Willy Kreitz, is een hommage aan vissers, matrozen, scheepsjongens en soldaten die op zee gesneuveld zijn. De zuil draagt de beeltenis van twee zeelui, één die bovenaan uitdagend de toekomst tegemoet ziet, en onderaan een andere die rouwt om het verlies van een makker (MD)

ZEE WOORDEN

Een speurtocht naar de naamsverklaring van zandbanken, geulen en andere 'zee-begrippen'

Heb je je wel eens afgevraagd waarom de zandbank 'Trapegeer' zo heet, of hoe de 'kabeljauw' aan zijn naam gekomen is? Of ben je veeleer benieuwd naar de persoon achter de 'Thorntonbank' of naar de ontstaansgeschiedenis van de maritieme term 'kraaienest'? Geen nood, wij zochten de betekenis van de meest intrigerende zeewoorden voor je op en presenteren hieruit per editie van De Grote Rede twee termen: telkens één naam van een zandbank of geul op zee, en één niet-toponiem. Met de hulp van een experten-team waagt De Grote Rede zich op het gladde ijs van de historische en etymologische woordverklaring en laat je meegenieten van de 'best professional judgment' van deze zeewoordenaars.

MONSTERROL

Het woord *monsterrol* heeft hoegenaamd niets monsterlijks. Deze officiële lijst met de bemanning van een schip vormde ook in ons land lange tijd één van de belangrijkste scheepsdocumenten. Wat een monsterrol juist is en hoe een aantal tekortkomingen finaal leidden tot de afschaffing ervan in België, lees je hieronder.

De monsterrol als arbeids-overeenkomst voor vissers

Het statuut van de visser werd tot 2005 geregeld door de wet van 5 juni 1928. Daarin stond dat de *monsterrol* diende beschouwd te worden als arbeidsovereenkomst. Alvorens af te varen moest de visser zich in het monsterkantoor laten inschrijven op de *monsterrol*. Je had monsterkantoren te Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort, Gent en Antwerpen. Deze inschrijving werd gezien als een soort arbeidscontract met de rederij. De werkwoorden *aanmonsteren* en *afmonsteren* verwijzen respectievelijk naar het dienst nemen op een vissersvaartuig door zich in te schrijven in het monsterkantoor of het gewild of gedwongen deze dienst beëindigen.

De visser had als bewijs van inschrijving op de monsterrol ook een eigen *zeemansboekje* (ook *monsterboekje* genoemd) op zak. Hierin stonden - naast gegevens over de persoon (zoals gestalte; kleur ogen, haar en gelaat; "huidbeprikking" of tatoeages; nationaliteit; behaalde diploma's; te contacteren adres bij noodgevallen etc.) - ook elke aan- of afmonstering ingeschreven. Na aanmonstering kreeg de kapitein de monsterboekjes van alle schepelingen onder zijn beheer en pas bij afmonstering werden de boekjes teruggegeven aan de schepelingen.

■ De visser had als bewijs van inschrijving op de monsterrol ook een eigen 'zeemansboekje' (WL)



■ Deze monsterrol uit 1820 is afkomstig van het Waterschoutambt van Oostende en wordt bewaard in het documentatiecentrum van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke (WL)

Het verhaal van Liliane Saudemont, de vrouw die per se wilde varen...

In het boek 'De Oostendse visserij' beschrijft auteur Roland Desnerck het pittige verhaal van een vrouw die per se wou varen, in een tijd dat "vrouwvolk" aan boord van schepen taboe was. De 23-jarige Liliane Saudemont stamde uit een echte Oostendse visserfamilie en zou koste wat het kost zeevrouw worden. In september 1953 probeerde ze al vermomd als matroos aan boord te geraken van een Noors vrachtschip. Zo hoopte ze in Canada te geraken waar men er geen punt van maakte dat vrouwen het beroep van zee-man uitoefenden. De Canadese immigratiediensten kregen echter argwaan bij het bekijken van haar papieren en toen een geneeskundig onderzoek werd geëist, werd ze ontmaskerd.



Maar Liliane gaf niet op en in 1955 deed ze een nieuwe poging. Vader Saudemont vroeg in een rederij of er geen werk was voor zijn “zoon Leon” - alias Liliane - en men noteerde alvast naam en adres voor in het geval. Toen de 0.305 op een donkere donderdag wilde ontschepen naar IJsland en er in extremis een lichtmatroos bleek te ontbreken, zag Liliane “Leon” Saudemont haar kans. Men kon immers in een dergelijk noodgeval bemanningsleden aanwerven zonder registratie op de *monsterrol*. Eenmaal op zee, vroeg de schipper ter registratie naar haar identiteitskaart, en opnieuw viel ze door de mand. De rederij besliste gelukkig geen klacht in te dienen wegens het tijdverlies dat werd geleden. Liliane van haar kant was woedend en sloot zich vele weken lang op in huis.

Problemen met monsterrollen leiden in België tot afschaffing

De monsterrollen werden bijgehouden in de monsterkantoren. Een dubbel werd door de schipper aan boord bij de boordpapieren bewaard. Reders konden zaken aan het document toevoegen, terwijl de visser het document vaak achteloos had ondertekend zonder zelf een kopie mee te krijgen. Dit was in strijd met de algemene wet op de arbeidsovereenkomsten, die zegt dat elke werknemer recht heeft op een exemplaar van zijn arbeidsovereenkomst.

Bovendien lazen vissers soms maar half de voorwaarden van de overeenkomst of lieten ze zich soms niet inmonteren vóór de vaart, maar pas vanop het schip via een fax-bericht, of zelfs nadien. Daardoor ontstonden met name bij arbeidsongevallen grote administratieve problemen.

De monsterkantoren kregen andere taken toebedeeld in 2005. Op 1 april van dat jaar trad immers een nieuwe wet in werking “tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst voor de visserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser”. Sindsdien heeft elke visser een arbeidsovereenkomst die de rechten en plichten van visser en reder duidelijk aflijnen. De taken van het monsterkantoor werden overgenomen door sociale kantoren in Knokke-Heist en Oostende.

andere baan of taak’. Voor zover we hebben kunnen nagaan, wordt het Nederlandse werkwoord in die betekenis vaouds uitsluitend gebruikt met betrekking tot visserij en zeevaart. Op het Latijnse *monstrare* gaat, eveneens door bemiddeling van het Oudfrans, het nog gebruikelijke zelfstandige naamwoord *monster* terug voor ‘staal, kleine hoeveelheid van een koopwaar die aan de koper *getoond* of gegeven wordt ter beoordeling’.

Met dank aan Stefaan Hartleb en Willy Versluys

Bronnen

• DESNERCK R. 1986. De Oostendse Visserij. Uitgeverij Herrebout. 160pp.

Etymologie van het woord monsterrol

Monsterrol is een samenstelling van *rol*, in de zin van ‘lijst, register’, en de stam van het werkwoord *monstere*, dat via het Oudfranse *monstrer* (Nieuwfrans *montrer*), teruggaat op Latijn *monstrare* ‘tonen’. *Monstere* betekent dus oorspronkelijk ‘tonen’, vandaar ook ‘zich vertonen’, en in meer gespecialiseerde zin ‘zich ergens aanmelden om aangeworven te worden voor een



BROERSBANK

Met de verklaring van dit toponiem is het ‘zeewoordenteam’ niet aan zijn proefstuk toe. Sinds de start van de rubriek ‘Zeewoorden’ is de Broersbank reeds de tiende zandbank of geul gelegen voor onze kust, die etymologisch en historisch wordt ontleed. En je zult merken, het is niet zomaar een bank!

De enige droogvallende zandbank van onze kust

De zeebodem vóór onze kust is bezaaid met onderwaterduinen of zandbanken. Het zijn stille getuigen van een boeiende geologische ontstaansgeschiedenis, maar ook vaak van dramatische scheepsrampen. Toch is er - de recente opslibbing ter hoogte van het strandreservaat van de Baai van Heist niet te na gesproken - slechts één zandbank die af en toe ook écht zichtbaar wordt boven het zeeniveau: de *Broersbank*. Op actuele zee-kaarten is te zien dat de hoogste punten van deze bank het nulniveau halen. Ze liggen m.a.w. even hoog als de gemiddelde laagste laagwaterstand bij springtij (GLLWS, zie ook pagina 24). Of met andere woorden: ze komen enkel boven water bij extreem springtij, dat optreedt op springtijdagen in augustus-september of in maart-april.



■ De Broersbank is de enige historische zandbank voor de Belgische kust die regelmatig boven zeeniveau verrijst. De zandbank ligt op nauwelijks honderd meter uit het strand van Koksijde (VH)

Wie de zandbank wil bezoeken raden we een virtuele tocht aan via <http://www.vliz.be/vmdcdata/photogallery/movies.php?id=4>. De *Broersbank* leunt overigens heel dicht aan bij het strand van Koksijde. Hij ziet er vanuit de lucht onder optimale omstandigheden uit als een opeenvolging van sikkelvormige zandlichamen dwars op de kustlijn gericht, met daartussen diepere geulen.

Zo oud als de eerste zee-kaarten

De naam *Broersbank* komt al voor op vroeg-17^{de}-eeuwse kaarten, veelal als een dicht bij de kust aanleunende driehoekige zandbank. O.a. de kaart van Willem en zoon Joan Blaeu uit 1635, opgenomen in het ‘Theatrum Orbis Terrarum’, toont de *Broersbank* reeds in deze hoedanigheid, gelegen tegenover het landtoponiem *Ten*

Duyne. Later worden die twee toponiemen geregeld samen genoemd, soms wordt *Ten Duyne(n)* vervangen door *(Ten) Boga(e)rde*. Uit die gezamenlijke vermelding in oude bronnen blijkt dat het verband met de historische Duinenabdij of Ten Duinen en/of met het belangrijkste uithof daarvan, nl. de abdijhoeve *Ten Bogaerde*, nooit ver weg is. Ook in de Zeefakkel van Johannes van Keulen uit 1681-1684 wordt de *Broersbank* meermaals beschreven in zijn relatie tot de abdij. Zo lezen we letterlijk: “*Neffens ’t Klooster ten Duyne is ’t naeuste/neffens de Broers Bank, die leyd niet verre van de wal/daer op blijft 6 voet water/daer neffens moet men digt by de Wal langs*”. Of: “*Tussen Nieupoort en Duynkerken leggen 8 banken/waer van de Broers-bank d’ eerste is/en is driekantig/leyd neffens Broers en ’t Klooster te Duynen, seer digt by ’t land. Strekt van de wal 1 myl in zee/men mag tusschen de Broers-bank en ’t land door lopen/op 4 en 5 vadem met laeg water*”. Naast het toponiem *Broers* (“*een kerkjen van een afgebrooken klooster sonder tooren*”) op één mijl ten westen van Nieuwpoort) wordt ook melding gemaakt van het *Broersduyn*: “*Tussen Nieupoort en Vurne, naest aen Vurne, leyd Broersduyn of Ten Duyn is een hooge witte duyn/leyd een weynig in ’t land/is in aensien ofmen de Blinkert buyten Haarlem ziet*”.

Monniken en de Broersbank: naar een verklaring

Het is duidelijk dat de *Broersbank* rechtstreeks verwijst naar de bewoners van de historische Duinenabdij van Koksijde. Ook priester-leraar Antoon Viaene (1900-1979) en Karel Loppens bevestigen dit. Eerstgenoemde voegt daaraan toe dat “*de toren die de loodsen tot kustmerk diende, de toren van de abdijkerk zal geweest zijn*”. Karel Loppens merkt op dat Gerard Mercator de *Broersbank* ook reeds vermeldt in 1575. De *Broersbank* ligt op deze kaart twee Vlaamse zeemijl (of 10.740 meter) van Nieuwpoort richting Duinkerke verwijderd, d.i. de afstand tussen Nieuwpoort en de locatie van de Duinenabdij. Lucas Janszoon Waeghenaer (ca. 1533-1606) geeft in zijn *Spiegel der Zeevaart* (Leiden, 1584) aan dat men op het midden van de *Broersbank* in het zuiden als landmerk heeft “*het clooster ten Duynen ofte de Broers*”. Opmerkelijk, want zeker in 1650 en mogelijk zelfs al in 1584 was het bedoelde landmerk of baken uit het landschap verdwenen. Het betreft hier namelijk de toren van de abdijkerk, die omstreeks 1580 in opdracht van het protestantse kasselrijbestuur afgebroken werd tot te recupereren bouw-materiaal. De afbraakwerken duurden minstens tot 1583. Vijf jaar daarvoor al was de abdij ten gevolge van de godsdienstoorlogen gesloten; na een verblijf in Ten Bogaerde verhuisden de monniken in 1627 naar Brugge. Na 1604, toen de rust over de streek terugkeerde na de val van het hervormingsgezinde Oostende, lieten de monniken de



■ Wie de *Broersbank* wil bezoeken raden we een virtuele tocht aan via <http://www.vliz.be/vmdcdata/photogallery/movies.php?id=4> (VL)

abdijsruïne verder ontmantelen... Vermoedelijk wist Waghenauer, op het moment dat hij zijn atlas persklaar maakte vanuit het protestantse Friese Enkhuizen, niet dat er van de voormalige Duinenabdij alleen nog puin overbleef. Doordat hij zich baseerde op traditionele 16^{de}-eeuwse zee-mansgidsen sloop er een fout in zijn *Spiegel der Zeevaart*. Allicht werd na 1600 de naam *Broersbank* gelinkt aan de naam *Broersduin*, zoals de Hoge Blekker - die toen ter hoogte en nadien op de site van de Duinenabdij lag - genoemd werd (Loppens 1946).

Broersbank en Broersduin broederlijk samen

Of de ondiepte van de *Broersbank* ook daadwerkelijk door de abdij werd gebruikt, bijvoorbeeld als landingsplaats voor lekebroeders bij de visvangst of handel, is niet duidelijk. De Cisterciënzers van de Duinenabdij predikten alvast het ‘ora et labora’ principe, waarbij de eigenlijke broeders zich volledig toediepen op het gebed (‘ora’ = bid) terwijl de ‘labora’ ofte het *labeur*, d.i. de arbeid nodig om in de levensbehoeften van de kloostergemeenschap te voorzien, verricht werd door lekenbroeders.

Vast staat dat deze lekenbroeders handel dreven met Engeland. Ook ondernamen ze zee-reizen naar de Zeeuwse bezittingen van de abdij en beschikten ze over eigen schepen en een aanlegplaats. Vermits ook de duinenstrook deel uitmaakte van het toenmalige kerndomein van de abdij is het waarschijnlijk dat de broeders een specifiek gebied als visgebied claimden. Vis was toentertijd immers een zeer belangrijke eiwitbron.

Samengevat kan wel gesteld worden dat de *Broersbank* zo genoemd is omdat hij tegenover de abdij van de “broers” of “broeders” lag. En naar die broeders is ook de *Broersduin*, alias Hoge Blekker, destijds genoemd.

Bijzondere dank

Deze tekst is deels gebaseerd op een originele bijdrage tot de naamgevingsgeschiedenis van de *Broersbank* door Harry van Royen, wetenschappelijk medewerker van het Abdijmuseum Ten Duinen.

Bronnen

- BOSSU, J. 1983. Vlaanderen in oude kaarten. Drie eeuwen Cartografie. Tielt. 168pp.
- DE MUELENAERE, J. 1980-81. Antoon Viaene. In: Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde te Leiden 1980-81: 211-220.
- KOEMAN, C. 1964. Lucas Janszoon Waghenauer, sa vie et son ‘Spiegel der Zeevaart’. Lausanne; zie ook <http://vitrine.library.uu.nl/wwwroot/nl/teksten/Pfol11rar.htm>
- LOPPENS, K. 1946. De *Broersbank* en de *broersduine*. Biekorf 47/1: 11-13.
- VANCLOOSTER, D. 2005. De Duinenabdij van Koksijde – Cisterciënzers in de Lage Landen. Lannoo. 207pp.
- VIAENE, A. [1940-]1945. De “broers” ter zee en te land. Biekorf 46/5-12: 114.
- VAN ROYEN, H. 2007. De *broersbank* en de Duinenabdij. In: Familiones de Dunis 4/2, nr 15: p 6.



'PLANEET ZEE' : EEN STORMACHTIG WETENSCHAPSPROJECT VOOR 16-18 JARIGEN



Het zal je maar overkomen... Twee jongeren 'lenen' na een avondje stappen de zeilboot van hun vader. Deze uit de hand gelopen grap brengt hen onverwachts op volle zee, zonder brandstof, voedsel of drinkwater. Via radiocontact krijgen ze hulp van enkele wetenschappers vanop het onderzoeksschip de Zeeleeuw. Zo hopen ze zich uit de nood te redden in deze voor hen totaal onbekende wereld...

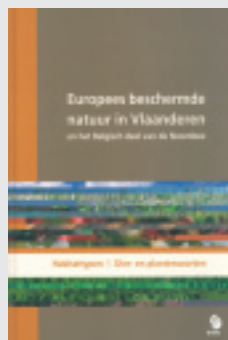
Dit gegeven vormt het spannende decor van het online onderzoeksproject 'Planeet Zee'. Op de tocht langs kustgebieden, ondiepe zeeën en over de diepzee worden jongeren tussen 16 en 18 jaar geconfronteerd met specifieke probleemsituaties, gerelateerd aan de zee. De 7 thema's (oceaan-klimaat interacties, grondstoffen en energie, levende rijkdommen, water in beweging, leven in zee, zeeën, kusten en maatschappij en havens en maritiem transport) vallen terug op het allerbeste, hedendaagse onderzoek van de oceanen en sluiten nauw aan bij de vakoverschrijdende en specifieke doelstellingen van de 2^{de} en 3^{de} graad ASO, TSO en BSO. Naast een website met een groot aantal lesmodules en opdrachten krijgen klassen de kans om aan te tonen dat ze echt gewapend zijn tegen al dat zeegeweld. De hoofdprijs is een heuse expeditie op zee!

'Planeet Zee' is de opvolger van 'Expeditie Zeeleeuw' (www.expeditiezeleeuw.be), het e-learning project over kust en zee dat de voorbije drie jaar zo'n 3000 leerlingen uit gans Vlaanderen deed zoeken naar creatieve oplossingen voor moeilijke problemen. Het is een initiatief van het Vlaams Instituut voor de Zee, SHE Consultancy en DAB Vloot. Het wordt gefinancierd vanuit het actieplan 'Wetenschap maakt knap' van de Vlaamse overheid.

Wil je op de hoogte worden gehouden van dit project? Mail dan naar info@planeetzee.org of zeil naar www.planeetzee.org. Klassen kunnen nog tot eind 2007 inschrijven.

(JS)

UNIEK NASLAGWERK OVER EUROPEES BESCHERMDE NATUUR IN VLAANDEREN



Wie in één boek alle belangrijke informatie over de toepassing van de Vogel- en Habitatrichtlijn in Vlaanderen en het Belgisch deel van de Noordzee gebundeld wil zien, wordt sinds kort op zijn wenken bediend. In het 584 pagina's tellende werk 'Europees beschermde natuur in Vlaanderen en het Belgisch deel van de Noordzee' zijn de onderzoekers van het INBO erin geslaagd alle relevante info mbt. leefgebieden en soorten samen te brengen. Het boek oogt bovendien bijzonder fraai door de vele topfoto's en de verzorgde afwerking. Met meer dan

80 pagina's over kusthabitats, halofytenvegetaties en duinen, en heel wat accurate informatie betreffende de hier voorkomende soorten is dit werk ook voor kust- en zeefanaten een absolute aanrader! Het boek is te koop in de boekhandel à 34,5 EUR.

(JS)

DOLFIJNENBOEK VAN JEUGDAUTEUR PATRICK LAGROU



Waarom lachen dolfijnen altijd? Leven er dolfijnen in de Noordzee? Drinken dolfijnen? Het antwoord op deze en nog veel meer vragen over dolfijnen vind je in het nieuwste boek van jeugdauteur Patrick Lagrou. Elk van de 101 vragen worden op een begrijpelijke manier beantwoord. Clavis werkte hiervoor nauw samen met verschillende dolfijnenspecialisten in Nederland en Vlaanderen. Het boek bevat veel mooie kleurenfoto's van dolfijnen en biedt ook interessante informatie over de Noordzee. Bovendien staat er

een kort verhaal en quotes in uit de Dolfijnenkind-boeken van Patrick Lagrou. Het boek telt 48 pagina's, kost 6 EUR en kan o.a. aangeschaft worden via de Natuurpuntwinkel:

<http://www.natuurpunt.be/default.asp?ID=2217>.

(BS)

GEWRAKT EN GEWOGEN: VERDER ONDERZOEK VAN EEN 18DE-EEUWSE WRAKSITE OP DE BUITEN RATEL

In 2004 kwam de wraksite op de Buiten Ratel zandbank nog onder de aandacht in een documentaire van 'Overleven' (Canvas). Deze wraksite, sinds 1996 uitgebreid onderzocht door duikers van de vzw. NATA, werd door het VIOE in samenwerking met NATA het onderwerp van verdere studie. Onderzoekers exploreerden de vondsten en schetsen van de wraksite in meer detail en combineerden hun bevindingen met verdere prospecties op de site, in de hoop meer zicht te krijgen op de identiteit van het wrak.

Een uitgebreid onderzoek van het vondstenmateriaal geeft intussen meer informatie rond de herkomst en de datering van het wrak. Niet alleen aantrekkelijke voorwerpen als een tabaksdoos en een gouden horloge verstrekken informatie, maar ook meer dan 3000 loden kogels, fragmenten van kleipijpen, houten tonnen gevuld met nagels en een kist met gereedschap geven aanwijzingen over de aard van de inboedel, de herkomst en de datering van het schip. Gelijkenissen met vondsten uit 18^{de}-eeuwse scheepswrakken als deze van de Hollandia of de Amsterdam zijn sprekend. De precieze identiteit van het wrak blijft voorlopig echter nog onbekend.

(ID & IZ)



Ton gevuld met spijkers gevonden op de wraksite ter hoogte van de Buiten Ratel zandbank. Het dennenhout van de ton is afkomstig uit Skandinavië en werd via dendrochronologie gedateerd tussen 1733 en 1735 (NATA)

NIEUW VISSERSVAARTUIG O 32 'PETRUS PICTOR' IN OOSTENDE

Terwijl de Vlaamse visserij ten gevolge van de hoge brandstofprijzen en dalende vangsten al enkele jaren in een diepe crisis verkeert, arriveerde op 18 augustus eindelijk nog eens een nieuw vissersvaartuig in Oostende. Toch is ook de O 32 'Petrus Pictor' een kind van zijn tijd, geen grote stalen boomkorkotter, maar een snelle, wendbare polyester catamaran uitgerust voor passieve visserij en de twinrigvisserij op garnaal. Een multifunctioneel vaartuig dat in functie van het seizoen en de markt snel kan omschakelen naar de optimale visserijmethode.

De nieuwe catamaran (2 x 150 pk, 11,32 m lang en 5,12 m breed) werd gebouwd door Gemini Workboats Ltd in Colchester (UK) en vervangt de eurokotter Z 70 'Marleen' binnen de rederij Ishtar van Willy Versluys. Andy Dewulf, oud-schipper van de Z 70, zal als schipper-motorist bijgegaan worden door Dimitri Vanhulle en Luc Vantroyen.

In eerste instantie richt de 'Petrus Pictor' zich op de passieve visserij zoals lijnenvisserij op zeebaars en staandwantvisserij op tong. In het najaar 2008 zal er met een twinrignet op garnaal worden gevist.

(WD)



Het nieuwe vissersvaartuig O 32 'Petrus Pictor' zal zich in eerste instantie toelagen op de passieve visserij (WD)

Gère de zeesterre



MINI-TSUNAMI TEN GEVOLGE AARDBEING IN INDONESIË LIVE TE VOLGEN

Op 12 en 13 september werd Indonesië andermaal getroffen door een aantal zware aardbevingen, de sterkste sinds de grote tsunami in 2004. Het epicentrum van de bevingen bevond zich in het zuidwesten van Sumatra. Onmiddellijk werden door het Tsunami Waarschuwingscentrum in Hawaii verschillende "Tsunami berichten" uitgestuurd voor het gebied van de Indische Oceaan.

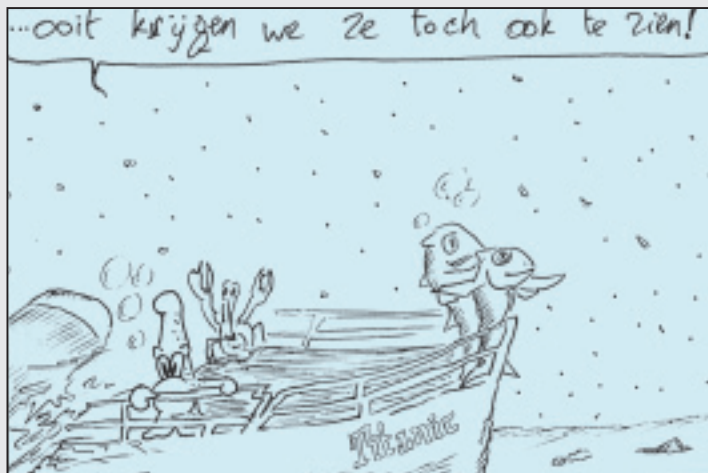
Een serie van tsunami golven bereikte reeds vrij snel na de beving Padang, een kuststad in het getroffen gebied. De golven waren echter relatief beperkt qua amplitude zodat de schade beperkt bleef. In de daaropvolgende uren werden de reeds sterk afgezwakte golven tot Colombo (Sri Lanka) en de Seychellen waargenomen.

Op de 'Sealevelstation website' kon de tsunami live gevolgd worden (<http://www.sealevelstation.net>). Met deze webtool, ontwikkeld en beheerd door het UNESCO/IOC Project Office for IODE en het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) in samenwerking met het Pacific Tsunami Warning Center in Hawaii, kunnen getijden in het gebied van de Indische Oceaan online gevolgd worden. Een netwerk van getijmeters in de Indische Oceaan stuurt via satelliet, in near-real time, gegevens door. Dit netwerk speelt een belangrijke rol in de uitbouw van een Tsunami waarschuwingssysteem voor de Indische Oceaan. Op deze manier kan immers na het uitgeven van een tsunamibericht de ernst en impact van de golf onmiddellijk geëvalueerd worden. Dit initiatief is tot stand gekomen met steun van de Vlaamse regering, na de verwoestende tsunami van 26 december 2004.

(WR - UNESCO/IOC Project Office for IODE)



Verloop van de getijden in Padang (ZW-Sumatra, Indonesië). Padang ligt op circa 200 kilometer van het epicentrum van de eerste beving. Er is duidelijk te zien hoe rond 12:00 GMT een eerste (beperkte) tsunami golf de kust bereikt, nadien gevolgd door verschillende hogere golven (UNESCO/IOC Project Office for IODE)



HET VLIZ STUURT, ONDERSTEUNT EN INFORMEERT

Het Vlaams Instituut voor de Zee werd in 1999 opgericht door de Vlaamse regering, de provincie West-Vlaanderen en het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek Vlaanderen. Het ontvangt binnen het kader van een beheersovereenkomst een jaarlijkse toelage van de Vlaamse Overheid en van de provincie. Het VLIZ heeft als centrale taak het wetenschappelijk onderzoek in de kustzone te ondersteunen en zichtbaar te maken. Hiertoe bouwt het een coördinatieforum, een oceanografisch platform en het Vlaams Marien Data- en Informatiecentrum uit. Daarnaast fungeert het instituut als internationaal aanspreekpunt en verstrekt het adviezen op vraag van de overheid of op eigen initiatief. Het VLIZ staat ook in voor wetenschapspopularisering, sensibilisering en de verdere uitbouw van een mariene mediatheek. Het VLIZ heeft een interfacefunctie tussen wetenschappelijke middelen, overheidsinstanties en het grote publiek.

Vanuit die taakstelling en gedrevenheid wil het VLIZ een katalysator zijn voor het geïntegreerd kustzonebeheer. Het aanbieden van informatie over de kust, het bevorderen van contacten tussen gebruikers, wetenschappers en beleidsmakers en het helpen sturen en ondersteunen van de onderzoekswereld zijn immers noodzakelijke ingrediënten voor geïntegreerd kustzonebeheer.

Wie interesse heeft in alles wat met onderzoek in de kustzone te maken heeft, kan individueel of als groep aansluiten als sympathiserend lid. Uitgebreide informatie over het Vlaams Instituut voor de Zee is beschikbaar op de website (<http://www.vliz.be>) of op het secretariaat (e-mail: info@vliz.be).

De naam 'De Grote Rede' vraagt enige verduidelijking. We hopen met de nodige 'rede' (Van Dale: 'samenhangende uiting van gedachten over een bepaald onderwerp, gericht tot publiek') een toegang te creëren naar een zo groot mogelijke stroom aan informatie.

En zoals de Grote Rede op de zeekaarten - een geul ten noorden van Oostende - een belangrijke aanloop is van en naar onze kust, wil dit infoblad bruggen slaan tussen de Vlaamse (kust) en federale (zee) bevoegdheden, tussen diverse sectoren, tussen gebruikers sensu stricto en genietters, tussen onderzoekers, beleidslui en het grote publiek. Tenslotte kan dit blad ook wel fungeren als een rustige ankerplaats of rede in onze vaak woelige zeewateren.



Vlaams Instituut voor de Zee



COLOFON

'De Grote Rede' is een informatieblad over de Vlaamse kust en aangrenzende zee uitgegeven door het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ). Deze uitgave wil informatie aanbieden en opinies aan bod laten komen i.v.m. actuele thema's aansluitend bij het concept 'geïntegreerd kustzonebeheer'.

'De Grote Rede' wordt opgesteld door een zelfschrijvende redactie van dynamische krachten, met ervaring in de onderzoekswereld of met het kustzonebeleid, en gerecruteerd uit verschillende disciplines en onderzoeksvelden. De leden zeten in de redactie ten persoonlijke titel en niet als vertegenwoordigers van de instantie waarbij ze zijn tewerkgesteld. Noch de redactie, noch het VLIZ zijn verantwoordelijk voor standpunten vertolkt door derden. 'De Grote Rede' verschijnt driemaal per jaar en kan gratis worden bekomen door aanvraag op onderstaand adres. Reacties op de inhoud zijn steeds welkom bij de redactie. Overname van artikelen is toegelaten mits bronvermelding.

Verantwoordelijke uitgever

Jan Mees, VLIZ

Wandelaarkaai 7

B-8400 Oostende, België

Coördinatie en eindredactie

Jan Seys en Nancy Fockedeey, VLIZ

059 34 21 40

jan.seys@vliz.be

Redactieleden

Kathy Belpaeme, Miguel Berteloot, Dirk Bogaert, An Cliquet, Steven Degraer, Wim Demaré, Ine Demerre (ID), Leen Devos, Nancy Fockedeey (NF), Jan Haelters, Francis Kerckhof (FK), Hannelore Maelfait (HM), Frank Maes, Jan Mees, Theo Notteboom, Jan Parmentier, Sam Provoost, Karen Rappé, Frank Redant, Jan Seys (JS), Björn Van de Walle, Els Verfaillie, Leen Vermeersch, Inge Zeebroek (IZ)

Zeewoordenteam

Roland Desnerck, Magda Devos, Nancy Fockedeey, Jan Haspeslagh, Willem Lanzsweert, Jan Seys, Johan Termote, Tomas Termote, Carlos Van Cauwenberghe, Jan Parmentier

Culinair team 'vruchten van de zee'

Nancy Fockedeey, Luc Huysmans, Ann-Katrien Lescrauwaet, Els Vanderperren, Brucho Van den Kerkhove, Willy Versluis

Met medewerking van

Hans Poppe, Wouter Rommens (WR), Bart Slabbinck (BS)

Vormgeving

Johan Mahieu en Marc Roets - Zoe©k

Foto's en grafieken

A.Konrad (AK), August Goethaels (AG), Christophe van Driessche (CVD), Francis Kerckhof (FK), Ine Demerre (ID), J.Agte (JA), J.Cornilly (JC), KBIN/BMM, Misjel Decler (MD), vzw. NATA, Norbert Minne (NM), Peter de Vrieze (PDV), Robert Coulier (RC), Stadsarchief Oostende (SO), UNESCO, Vlaams Instituut voor de Zee (VL), Vlaamse Hydrografie (VH), Willem Lanzsweert (WL), Wim Demaré (WD),

Cartoons

Jan-Sebastian Debuschere

Drukkerij

De Windroos nv

Gedrukt op cyclusprijs (FSC – 100% gerecycleerd)
115 g, in een oplage van 5000 ex

Algemene informatie

VLIZ vzw

Wandelaarkaai 7

B-8400 Oostende

Tel.: 059 34 21 30

Fax: 059 34 21 31

e-mail: info@vliz.be

<http://www.vliz.be>

ISSN 1376-926X